



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 141]

नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 20, 2008/श्रावण 29, 1930

No. 141]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 20, 2008/SRAVANA 29, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अभिसूचना

मुंबई, 18 अगस्त, 2008

सं. टीएएमपी/23/2008-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न अर्हदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अभिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 25 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के अनुसरण में मुरुगांव पत्तन में कोयला प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु मुरुगांव पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/23/2008-एमओपीटी

मुरुगांव पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2008 के 7वें दिन पारित)

यह मामला मुरुगांव पत्तन में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) पर विकसित किए जाने वाले कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु मुरुगांव पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. जहाजशानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने अपने संश्लेषण सं. पीआर-14019/25/2007-पीजी दिनांक 12 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश घोषित किए थे। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन एमएसआरटीएच से निर्देशों के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 26 फरवरी, 2008 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध द्वारा अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश अधिसूचित किए थे।

3. उपर्युक्त अधिसूचना के अनुसरण में, मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) ने मुरुगांव पत्तन में कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है।

4. एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं:

(i). कोयला के लिए माँग पूरा गोवा राज्य और उत्तर कर्नाटक और दक्षिण महाराष्ट्र के दूरवर्ती अन्तर्देश में है। जबकि गोवा राज्य में सड़क द्वारा सेवा प्रदान की जाती है, परंतु कर्नाटक और महाराष्ट्र के हिस्सों को रेल द्वारा सेवा प्रदान की जाती है। दक्षिण पश्चिम रेलवे और कोंकण रेलवे दोनों पत्तन को संपर्कता प्रदान करते हैं।

(ii). मुरुगांव पत्तन न्यास की सबसे बड़ी परिसंपत्ति इसका नेविगेशन चैनल है जोकि चार्ट डैटम से 14.1 मी० गहरा है। इसलिए, सर्वोत्तम कोयला टर्मिनल पूरी तरह लदे हुए पेनामेक्स पोतों और आंशिक रूप से लदे हुए केप साइज पोतों के प्रहस्तन के लिए अभिकल्पित किया गया है। मौजूदा झुकाव को देखते हुए, पत्तन पूरी तरह से लदे हुए केप साइज पोतों की उम्मीद नहीं करता है। यह बर्थ केप साइज पोतों के प्रहस्तन के लिए डिजाइन किया गया है क्योंकि व्यापार महसूस करता है कि अगले कुछ वर्षों के बाद, क्योंकि चैनल को आगे और गहरा किया जाएगा, लदे हुए केप साइज पोत भी कोयला उतारने के लिए एमओपीटी में आएंगे। व्यापार से पूछताछ और नौवहन बेडा की संविरचना के मौजूदा पैटर्न के आधार पर, इसने निष्कर्ष निकाला है कि नया कोयला टर्मिनल 10 प्रतिशत केपसाइज पोतों, 80 प्रतिशत पेनामेक्स पोतों और 10 प्रतिशत हैंडीमेक्स पोतों को प्राप्त करने के लिए होगा।

(iii). क्षमता अनुमानन:

(क). सुविधा के विभिन्न घटकों पर विचार करते हुए सर्वोत्तम घाट क्षमता 8.81 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर अनुमानित की गई है जिसे सृजित किए जाने, उपस्कर और संयंत्र तथा भरीनरी उपलब्ध करवाए जाने, दिशा-निर्देशों में यथा निर्धारित और उपर्युक्त (ii) (ख) में यथा स्पष्ट प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले विभिन्न आकार के पोतों के अनुपात में उत्पादकता स्तर और उत्तराई प्रतिमानक की आवश्यकता होगी।

(ख). सर्वोत्तम घाट क्षमता 3.75 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर अनुमानित की गई है। स्टैक यार्ड की उपलब्धता मुरुगांव पत्तन न्यास में एक प्रमुख रुकावट है। बर्थ सं. 8, 9, 10 और 11 पर अधिकांश सुविधाएं पुनः बाबाकृत भूमि पर हैं। मौजूदा परिस्थितियों को देखते हुए, सर्वोत्तम कोयला टर्मिनल द्वारा 1 लाख वर्ग मी० का स्टैक क्षेत्र उपयोग किए जाने की संभावना है।

(ग). एमओपीटी निम्नलिखित मामले में सर्वोत्तम यार्ड क्षमता की गणना के लिए निर्धारित प्रतिमानकों से विपथित हुआ है:

सर्वोत्तम यार्ड क्षमता की गणना के लिए प्रतिमानक 3 टन कार्गो प्रति वर्ग मी० क्षेत्र का चरदा विनिर्दिष्ट करते हैं। निजी प्रचालक अर्थात् इसके टर्मिनल में प्रचालन कर रहे साऊथ

वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) से प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर और इसकी स्वयं की गणनाओं के अनुसार, 5 टन कोयला प्रति वर्ग मी० चढ़ाया जा सकता है। तथापि, संस्करण साइड होने पर, इसने सर्वोत्तम वाई क्षमता की गणना के लिए 4.5 टन के कोयला चढ़ा का अनुमान लगाया है।

दिशा-निर्देश एक वर्ष में 12 बार कोयला का टर्नओवर प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। इसने अनुरोध किया है कि पिछले दो वर्षों में एसडब्ल्यूपीएल के अभियंत्रीकृत वेगन लदाई प्रचालनों पर प्राप्त किया गया कार्गो टर्नओवर अनुपात एक वर्ष में 25.6 और 28.3 बार है। इसके विपरीत, कार्गो का टर्नओवर 17 बार (सर्वोत्तम) पर सुविचारित किया गया है। दिशा-निर्देशों से उपयुक्त दिक्कत के परभाव सर्वोत्तम स्टेकवाइड क्षमता 3.75 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।

(घ) कोयला टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता अपक्रॉट प्रशुल्क की गणना के लिए घाट क्षमता और वाई क्षमता का निम्नतर होते हुए 3.75 मिलियन टन प्रतिवर्ष रूप में सुविचारित की गई है।

(iv) प्रस्तावित टर्मिनल की पूंजी लागत रू० 252.53 करोड़ पर अनुमानित की गई है। दिशा-निर्देश सिविल कार्य, कोयला लदाई/उताराई टर्मिनल के लिए तैनात किया जाने वाला उपस्कर सूचीबद्ध करते हैं।

तैनात किए जाने वाले उपस्कर के व्योरो के साथ पूंजी लागत का ब्रेकअप नीचे दिया गया है:

एम्प्लोयीटी द्वारा यथा प्रेषित विवरण		रुपये करोड़ों में	पूंजी लागत अनुमानित (रुपये करोड़ों में)
(i). सिविल निर्माण लागत:			
(क). बंधे अपरन और मार्ग (300 मी० X 21 मी०)		1.66	
(ख). स्टेकवाइड (1,00,000 वर्ग मी०)		22.20	
(ग). रेल ट्रैक्स (उपस्कर, वेगनों और मालीनिंग वाई के लिए रेल ट्रैक साइड)		11.48	
(घ). कन्वेयरर्स गैलेरियों और स्थानांतरण टावर्स		0.34	
(ङ). वेगन और ट्रक लदाई स्टेशन		1.00	
(च). भवन, सड़क, जल आपूर्ति और ड्रेनेज		0.42	
(छ). विविध लागत (फॉसिंग, गेट्स, चैकपोस्ट, आदि)		1.00	37.80
(ii). उपस्कर, सर्वेयर और मशीनरी:			
उपस्कर के व्योरे और बीओटी प्रचालक द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर की सं.	उताराई टर्मिनल के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित कोयला प्रहस्तन उपस्कर की सं.	रुपये करोड़ों में	
(क). शिप अनलोडर्स (हारबर मोबाइल क्रैन् 3000 टन प्रति घंटा (टीपीएच) - 2 सं.	2	72.00	
(ख). स्टेकर्स (2500 टीपीएच) - 2 सं.	2	20.00	
(ग). रिक्लेमर्स (1500 टीपीएच) - 1 सं.	2	28.00	
(घ). वेगन लोडर (1500 टीपीएच) - 1 सं.	1	4.00	
(ङ). ट्रक लोडर (1500 टीपीएच) - 1 सं.	1	1.00	
(च). बेल्ट कन्वेयरर्स (मेटल डिटेक्टरर्स और सेंसर के साथ)	--	34.50	
(छ). पे-लोडर्स और डोजर्स - 2 सं.	4	1.28	
(ज). विविध कार्य के लिए क्रैन् (दिशा-निर्देशों में उल्लिखित नहीं हैं)	4	1.60	
(झ). बिजली सिविलियर	मात्रा अनिर्दिष्ट	3.00	
(ण). कार्यशाला उपस्कर		3.31	168.69
(iii). विविध लागत (सिविल और अभियंत्रीकृत लागत का 5 प्रतिशत)			10.32
(iv). कोयला प्रहस्तन, भंडारण बसिविधि के लिए कुल पूंजी लागत (i), (ii) और (iii)			216.81
(v). बंधे के निर्माण के लिए पूंजी लागत			35.63
(vi). कोयला आवात टर्मिनल के लिए कुल पूंजी लागत (iv) और (v)			252.43

(v) (क) दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि हेतु प्रचालन लागत ₹0 50.05 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

- कार्गो के एक टन प्रहस्तन के लिए 1.40 इकाईयों का बिजली उपभोग का अनुमान लगाते हुए बिजली लागत ₹0 4.50 की इकाई दर पर अनुमानित की गई है।
- मरम्मत और अनुसंधान लागत सिविल लागत पर 1 प्रतिशत और सभी उपस्कर लागत पर 7 प्रतिशत की दर से अनुमानित की गई है।
- मूल्यहास सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर पर 10.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है।
- पट्टा किराये पट्टे पर दिए गए क्षेत्र के 1,00,000 वर्ग मी0 के लिए 31.60 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह की दर से अनुमानित किए गए हैं।
- अन्य ध्वय अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं।

(ख) बर्थ सेवा प्रदान करने के लिए प्रचालन लागत दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार ₹0 0.36 करोड़ (अर्थात् बर्थ की पूंजी लागत का 1 प्रतिशत) अनुमानित की गई है।

(vi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर 16 प्रतिशत अनुमानित किया गया है।

(vii). तदनुसार राजस्व आवश्यकता निम्नवत् अनुमानित की गई है:

(रूपये करोड़ों में)				
क्र. सं.	विवरण	कोयला प्रहस्तन गतिविधि के लिए	बर्थ किराये के लिए	कुल
(i).	पूँजी लागत	216.81	35.63	252.43
(ii).	16% की दर से आरओसीई	34.69	5.70	40.39
(iii).	प्रचालन लागत	50.05	0.36	50.41
(iv).	कुल राजस्व आवश्यकता	84.74	6.06	90.80

(viii). कोयला आयात टर्मिनल के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क सीमाएं निम्नवत् हैं:

विवरण	प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क सीमा (रूपयों में)
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	221.55 प्रति टन
भंडारण प्रभार	2.26 प्रति टन
विक्रि प्रभार	2.26 प्रति टन
बर्थ किराया प्रभार	0.48 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

(ix). एमओपीटी ने बर्थ किराया प्रभारों के संबंध में निम्नलिखित निवेदन किए हैं:

(क). दिशा-निर्देशों में, बर्थिंग सेवा से अपेक्षित राजस्व बर्थ किराया प्रति जीआरटी पर पहुंचने के लिए कुल जीआरटी द्वारा बांटा जाना चाहिए। बर्थ किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा पर पहुंचने के लिए इस राशि को आगे, कुल घंटों अर्थात् 70% X 24 (घंटे) X 365 (दिन) से विभक्त किया जाता है। इससे बर्थ किराया के लिए प्रत्याशित गलत दर को बढ़ावा मिलेगा क्योंकि बर्थ पर रुकने वाले पोतों के लिए वास्तविक समय प्रत्येक श्रेणी के पोतों के लिए लदाई/उताराई दर पर निर्भर करेगा। द्वितीयतः, विभिन्न श्रेणियों के पोतों के लिए बर्थ अधिग्रहणता को अलग-अलग मानना होगा क्योंकि बर्थ दिवस आउटपुट और औसत पार्सल आकार विभिन्न श्रेणियों में विशेष रूप से भिन्न हैं।

(ख). दिशा-निर्देशों में निर्धारित पद्धति के अनुसार की गई गणनाएं राजस्व आवश्यकता से मेल नहीं खाती हैं। इस परिप्रेक्ष्य में, बर्थ किराया दर जलयान दिवस और पोतों के औसत पार्सल आकार के आधार पर पोतों की प्रत्येक श्रेणी के बर्थ अधिग्रहणता पर पहुंचने के पर्याप्त परिकलित किया गया है। इस प्रयोजन के लिए, पोत का जीआरटी 60 प्रतिशत डीडब्ल्यूटी पर अनुमानित किया गया है। प्रस्तावित अपक्रंट बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए एमओपीटी द्वारा भेजी गई गणना का सार नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	विवरण	इकाई	केप साइज	पेनामक्स	हैबीमक्स	कुल
i.	अनुपात	%	10%	80%	10%	100%
ii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन प्रति दिवस	50000	35000	15000	100000
iii.	औसत डीइक्यूटी	टन	175000	75000	45000	
iv.	औसत जीआरटी	टन	109000	45000	27000	
v.	औसत पार्सल आकार	टन	75000	60000	40000	
vi.	बर्थ में औसत घंटे $\{24 \times (v)/(ii)\}$	घंटे	36	41	64	
vii.	औसत जीआरटी घंटे प्रति बॉट (vi X iv)	टन घंटे	3780000	1851429	1728000	
viii.	पोर्तों की संभावित संख्या		5	50	10	65
ix.	कुल जीआरटी घंटे (viii X vii)	टन घंटे	18900000	92571429	17280000	128751429
x.	राजस्व आवश्यकता	रुपये करोड़ों में				6.06
xi.	बर्थ किंसाचा प्रति जीआरटी प्रति घंटा (x/ix)	रुपया प्रति जीआरटी प्रति घंटा				0.48

(x). प्रस्तावित प्रशुल्क सीमाएँ मुद्रागोचर पत्तन के भीतर अगले पांच वर्षों के लिए पीपीपी शासन-पद्धति के अधीन निर्मित किए जाने वाले सभी कोयला प्रहस्तन टर्मिनलों पर, दिशा-निर्देशों के अनुसार स्थिति के लिए समायोजन के अधीन, लागू होंगी।

4. इस मामले में परामर्श किए जाने के लिए अवेक्षित प्रासंगिक उपयोक्ताओं की सूची मेजने के लिए पत्तन से अनुरोध किया गया था। पत्तन ने जोर दिया था कि 28 फरवरी, 2008 की अधिसूचना के अनुसार पीपीपी परियोजनाओं के अधीन अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए परामर्श प्रक्रिया की आवश्यकता नहीं होगी। इस प्राधिकरण के कार्य का संव्यवहार विनियम प्रशुल्क मामलों में परामर्श और पत्तन स्तरीय सुनवाईयों की अपेक्षा करते हैं। भारत के महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश घोषित करते हुए जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी किए गए नीति निर्देश दिनांक 12 फरवरी, 2008 टीएएमपी के कार्य का संव्यवहार विनियमों की आवश्यकता को अधिकृत नहीं करता है। इसलिए, इस प्रशुल्क की कार्यवाही में भी प्रासंगिक उपयोक्ताओं से विचार-विमर्श करना होगा।

5. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी का प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं और एमओपीटी द्वारा अंग्रेजित संभावी बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं और संभावी बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियाँ एमओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। एमओपीटी ने उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपने विचार भेजे हैं।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवेक्षा के आधार पर, एमओपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मेजने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और एमओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमओपीटी से प्राप्त जवाब
(i).	<p>क्षमता</p> <p>सर्वोत्तम बार्ड क्षमता के परिकलन के लिए, कार्गो टर्नओवर वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए अभियंत्रीकृत बैगन सदाई प्रचालनों से साऊथ ईस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसइड्यूपीएल) द्वारा अर्जित प्रतिवेदित क्रमशः 25.6 और 26.3 के कार्गो टर्नओवर के विपरीत एक वर्ष में 17 बार होना माना गया है। चूंकि बार्ड स्थान मुद्रागोचर पत्तन में एक सक्सेस है जिसका प्रस्ताव में बताया गया है, इसलिए इसके पत्तन में विकसित किए जाने वाले कोयला टर्मिनल के लिए पिछले दो वर्षों में प्रचालक एसइड्यूपीएल द्वारा अर्जित स्तर पर औसत कार्गो टर्नओवर अनुपात की उम्मीद नहीं करने के लिए कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>(क). पत्तन पर कार्गो टर्नओवर पिछले दो वर्षों में बर्थों का प्रचालन करते हुए एसइड्यूपीएल द्वारा प्रतिवेदित अर्जित 25.6 और 26.3 बार के कार्गो टर्नओवर के विपरीत 17 बार होना माना गया है। हालांकि वैधानिक रूप से एसइड्यूपीएल एक संयुक्त उपयोक्ता सुविधा है, विभिन्न तकनीकी-आर्थिक कारकों के कारण, बर्थ 5ए और 6ए मुख्यतः एक उपयोक्ता अर्थात् जिंदल स्टील वर्क्स द्वारा उपयोग किए जाते हैं। एक एकल उपयोक्ता कंटेनर है जिसने ऐसा उच्च टर्नओवर अनुपात अर्जित करने में एसइड्यूपीएल की मदद की है।</p> <p>(ख). एसइड्यूपीएल में उच्च टर्नओवर होने का दूसरा कारण प्लॉट की आकृति है। एसइड्यूपीएल को आवर्तित क्षेत्र आकृति में आयताकार है और दिए गए क्षेत्र के भीतर कोयले के सबसे दक्ष प्रहस्तन के लिए प्लॉट सहायक है। प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में, प्लॉट मौजूदा छुटपुट क्षेत्रों में सुजित किए गए हैं। नए टर्मिनल में एसइड्यूपीएल जैसे उच्च टर्नओवर की उम्मीद सब तक नहीं की जा सकती जब तक प्रचालक तेज चलने वाले बैगन लोडर जैसी बुनियादी उन्नत प्रौद्योगिकी सेनात नहीं करता। प्रतिमानकों के भीतर, अधिकतम टर्नओवर जो अभियंत्रीकृत बैगन से अर्जित किया जा सकता है वह 17 है।</p>

		<p>(ग). लॉट टर्नओवर अनुपात के लिए हमारे अनुमान के पीछे तीसरा कारक कोयले के विभिन्न ग्रेडों के प्रहस्तन की संभावना है क्योंकि नया टर्मिनल संयुक्त उपयोगिता सुविधा के लिए डिजाइन किया गया है। बर्थ सं. 10 और 11 में कोयला प्रहस्तन में हमारा अनुभव दर्शाता है कि विभिन्न उपयोगिताओं को कोयले के विभिन्न ग्रेडों की आवश्यकता होती है। भिन्नता से स्टैकिंग और टर्नओवर में दक्षता में कमी आती है क्योंकि विभिन्न ग्रेडों को विभिन्न चट्टानों में भंडारित करना होगा जिससे दक्षता कम होगी।</p> <p>(घ). चौथा कारक जो टर्नओवर अनुपात को प्रभावित करता है वह रेलवे अवसंरचना की उपलब्धता है। उत्तर कर्नाटक और दक्षिण महाराष्ट्र के अन्तर्देश को रेल द्वारा परिवहन की वर्तमान क्षमता लगभग पूरी तरह से उपयोग की जा चुकी है। भले ही भारतीय रेलवे अपनी क्षमता लगातार बढ़ा रहा है, रेलवे क्षमता मध्यम से दीर्घकालिक परिदृश्य में मुख्य रुकावट के रूप में विदित है।</p> <p>(ङ). यह सही है कि सड़क द्वारा निर्वहन डिजाइन कारक के रूप में जानबूझकर रखा गया है। एसडब्ल्यूपीएल से निर्वहन पूरी तरह से रेल द्वारा किया जाता है। अन्तर्देश में उद्योग की जरूरतों और व्यापार की मांग को देखते हुए इसने सड़क द्वारा निर्वहन कोयला टर्मिनल में अनिवार्य शर्त के रूप में रखा है।</p>										
(ii).	पूंजी लागत											
(क).	कन्वेयर गैलरियों और स्थानांतरण टॉवरों की लागत बर्थ अपरन की लागत के प्रत्येक 10 प्रतिशत पर अनुमानित करने के कारण और आधार स्पष्ट करें। ऐसे कोयला टर्मिनल के लिए निर्मित किए जाने के लिए प्रस्तावित गैलरियों/टॉवरों की संख्या और ऐसे सिविल कार्य प्रति वर्ग मीटर की औसत निर्माण लागत अनुमानित पूंजी लागत की उपयुक्तता के निर्धारण के लिए दर्शाएं।	<p>(क). वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों ने कन्वेयर गैलरियों और स्थानांतरण टॉवरों को दो शीर्षों अर्थात् सिविल निर्माण लागत और कोयला प्रहस्तन उपस्कर पूंजी लागतों में विभक्त किया है। कन्वेयर कोरिडोर की प्रमुख लागत उपस्कर श्रेणी के भीतर है। दो हिस्सों में विभाजन - सिविल और उपस्कर - कन्वेयर गैलरियों और स्थानांतरण टॉवरों के सिविल हिस्से के लिए 10 प्रतिशत का अनुमान के कारण है। कन्वेयर गैलरियों और स्थानांतरण टॉवरों की लागत नीचे दी गई है जिसमें यह मद सिविल और अभियांत्रिक मदों में विभक्त किए बिना संयंत्र और मशीनरी का हिस्सा मानी गई है। तदनुसार, इसने कन्वेयर गैलरियों और स्थानांतरण टॉवरों के संशोधित अनुमान को एक स्थान अर्थात् उपस्कर लागत अनुभाग के भीतर रिकार्ड में लेने का अनुरोध किया है।</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>मद</th><th>मीट्रिक</th><th>इकाई दर लाखों में</th><th>कुल लागत (करोड़ रुपये में)</th></tr><tr><td>1.</td><td>कन्वेयर गैलरियों (स्रोत: बेल्ड, निष्क्रियकों, पुलियों और स्टील की लागत के अनुमानित अनुमान)</td><td>2300 मि०</td><td>1.515</td><td>34.84</td></tr></table> <p>प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के अभिरूप के अनुसार कोरिडोर की लम्बाई 2300 मी० परिगणित की गई है। 8 स्थानांतरण टॉवर नए कोयला टर्मिनल में निर्मित किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। तदनुसार, कन्वेयर गैलरियों और स्थानांतरण टॉवरों की कुल लागत ₹ 34.84 करोड़ होती है। इसने दोहराया है कि संपूर्ण लागत संयंत्र और मशीनरी में सुविचारित की जा सकती है क्योंकि कम्पनी अधिनियम भी मूल्यहास के प्रयोजन के लिए इस शीर्ष के अधीन मानता है।</p>	क्र. सं.	मद	मीट्रिक	इकाई दर लाखों में	कुल लागत (करोड़ रुपये में)	1.	कन्वेयर गैलरियों (स्रोत: बेल्ड, निष्क्रियकों, पुलियों और स्टील की लागत के अनुमानित अनुमान)	2300 मि०	1.515	34.84
क्र. सं.	मद	मीट्रिक	इकाई दर लाखों में	कुल लागत (करोड़ रुपये में)								
1.	कन्वेयर गैलरियों (स्रोत: बेल्ड, निष्क्रियकों, पुलियों और स्टील की लागत के अनुमानित अनुमान)	2300 मि०	1.515	34.84								
(ख).	पूंजी लागत की गणना के प्रतिमानक विविध कार्य के लिए किन्हीं अतिरिक्त क्रैनों की तैनाती विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं। दिशा-निर्देशों में निर्धारित दो क्रैनों की	विविध कार्यों के लिए क्रैनों संबंध मद में टाइपलेखन त्रुटि है। वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार, दो क्रैनों और 4 पे-लोडर्स/डोजर्स तैनात किए जा सकते हैं। प्रस्ताव का पृष्ठ 16 निम्नवत् रूप में पढ़ा जाए										

	संख्या से अतिरिक्त चार क्रेनों (समता 10 और 30 टन) पर विचार करने के विशिष्ट कारण, यदि कोई हों, स्पष्ट करें।	<table><tr><th>क्रेन</th><th>2 स.</th></tr><tr><td>लागत प्रति ग्रेन (10 टन)</td><td>0.1 करोड़ भारतीय रुपये</td></tr><tr><td>लागत प्रति क्रेन (30 टन)</td><td>1.5 करोड़ भारतीय रुपये</td></tr><tr><td>क्रेनों की कुल लागत</td><td>1.6 करोड़ भारतीय रुपये</td></tr><tr><td>ये लोडर्स और डोजर्स</td><td>4 स.</td></tr><tr><td>लागत प्रति पेलोडर</td><td>0.32 करोड़ भारतीय रुपये</td></tr><tr><td>पेलोडर और डोजर्स की कुल लागत</td><td>1.28 करोड़ भारतीय रुपये</td></tr></table>	क्रेन	2 स.	लागत प्रति ग्रेन (10 टन)	0.1 करोड़ भारतीय रुपये	लागत प्रति क्रेन (30 टन)	1.5 करोड़ भारतीय रुपये	क्रेनों की कुल लागत	1.6 करोड़ भारतीय रुपये	ये लोडर्स और डोजर्स	4 स.	लागत प्रति पेलोडर	0.32 करोड़ भारतीय रुपये	पेलोडर और डोजर्स की कुल लागत	1.28 करोड़ भारतीय रुपये																			
क्रेन	2 स.																																		
लागत प्रति ग्रेन (10 टन)	0.1 करोड़ भारतीय रुपये																																		
लागत प्रति क्रेन (30 टन)	1.5 करोड़ भारतीय रुपये																																		
क्रेनों की कुल लागत	1.6 करोड़ भारतीय रुपये																																		
ये लोडर्स और डोजर्स	4 स.																																		
लागत प्रति पेलोडर	0.32 करोड़ भारतीय रुपये																																		
पेलोडर और डोजर्स की कुल लागत	1.28 करोड़ भारतीय रुपये																																		
(ग.)	बिजली स्विचगियर और कंट्रोल पैनलों के लिए पूंजी लागत रु० 3 करोड़ पर अनुमानित करने का आधार स्पष्ट करें।	<p>बिजली स्विचगियर और कंट्रोल पैनल की पूंजी लागत के अनुमानन का ब्रेकअप नीचे दिया गया है:</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>राशि (रुपये)</th></tr><tr><td>1.</td><td>33 केवी इनकमिंग ब्रेकर</td><td>20,00,000</td></tr><tr><td>2.</td><td>ट्रांसफार्मर (33/3.3 केवी) X 2</td><td>40,00,000</td></tr><tr><td>3.</td><td>बॉइंगामी वोल्टीजिएस X 6</td><td>50,00,000</td></tr><tr><td>4.</td><td>डिस्टिंग और ट्रेस</td><td>5,00,000</td></tr><tr><td>5.</td><td>कैपेसिटर पैनल</td><td>2,00,000</td></tr><tr><td>6.</td><td>एथरी कबल्स और टरमाइन्स</td><td>5,00,000</td></tr><tr><td>7.</td><td>स्विच गियर्स</td><td>100,00,000</td></tr><tr><td>8.</td><td>तार बिछाने की लागत</td><td>5,00,000</td></tr><tr><td>9.</td><td>संबद्ध डीपे और विविध लागत</td><td>40,00,000</td></tr><tr><td></td><td>कुल</td><td>2,85,00,000</td></tr></table> <p>(रु० 3.00 करोड़ में पूर्णांकित)</p>	क्र.सं.	विवरण	राशि (रुपये)	1.	33 केवी इनकमिंग ब्रेकर	20,00,000	2.	ट्रांसफार्मर (33/3.3 केवी) X 2	40,00,000	3.	बॉइंगामी वोल्टीजिएस X 6	50,00,000	4.	डिस्टिंग और ट्रेस	5,00,000	5.	कैपेसिटर पैनल	2,00,000	6.	एथरी कबल्स और टरमाइन्स	5,00,000	7.	स्विच गियर्स	100,00,000	8.	तार बिछाने की लागत	5,00,000	9.	संबद्ध डीपे और विविध लागत	40,00,000		कुल	2,85,00,000
क्र.सं.	विवरण	राशि (रुपये)																																	
1.	33 केवी इनकमिंग ब्रेकर	20,00,000																																	
2.	ट्रांसफार्मर (33/3.3 केवी) X 2	40,00,000																																	
3.	बॉइंगामी वोल्टीजिएस X 6	50,00,000																																	
4.	डिस्टिंग और ट्रेस	5,00,000																																	
5.	कैपेसिटर पैनल	2,00,000																																	
6.	एथरी कबल्स और टरमाइन्स	5,00,000																																	
7.	स्विच गियर्स	100,00,000																																	
8.	तार बिछाने की लागत	5,00,000																																	
9.	संबद्ध डीपे और विविध लागत	40,00,000																																	
	कुल	2,85,00,000																																	
(घ.)	कर्मशाला उपस्कर की लागत का अनुमान लगाने के लिए उपस्कर लागत के 2 प्रतिशत को अंगीकृत करने का आधार स्पष्ट करें।	ज्यादातर नए टर्मिनलों में उपस्कर के अनुसूचन संबंधी सभी प्रमुख गतिविधियां सामान्यतः अद्यतनों की जाती हैं। इसलिए बहुत कम आँकड़ा कर्मशाला के उपस्कर की लागत के रूप में माना गया है। इससे केवल न्यूनतम उपस्कर जैसे वैल्व्डन ट्रांसफार्मर, गैस कटिंग सेट, ओजार् और टेकल्स और ऐसे अन्य उपस्कर जोकि साइट पर उपलब्ध होने चाहिए, की लागत पूरी होगी।																																	
(ङ.)	पुष्टि करें कि पूंजी लागत के अनुमान प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं और परियोजना रिपोर्ट अनुमानित की गई है अथवा जहां कहीं आवश्यक हो कोटेशन प्राप्त की गई है। अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए समर्थक दस्तावेज भेजें।	इसने पुष्टि की है कि पूंजी लागत के अनुमान प्रचलित बाजार दरों पर आधारित हैं और अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए यथा संभव समर्थक दस्तावेज प्रस्तुत किए गए हैं। सुनिश्चित किए जाने के लिए, मशीनों के अधिकांश अनुमान बजटीय उद्धरणों अथवा हाल ही में प्राप्त की गई कोटेशन्स पर आधारित हैं और सिविल लागत एमओपीटी में अधुनातन निर्माण दरों पर आधारित हैं।																																	
(iii.)	प्रवासन लागत:																																		
	पुष्टि करें कि बीओओटी प्रचालक को आवंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित पत्तन भूमि के लिए रु० 31.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह पर अनुमानित पट्टा किराया एमओपीटी के प्रचलित दरमान में निर्धारित दर पर आधारित है। पत्तन के दरमान में प्रासंगिक अनुसूची का संदर्भ भी दें।	वर्तमान दरमान के अनुसार, पट्टा किराये के लिए प्रयुक्त रु० 29.20 प्रति वर्ग मीटर है (पृष्ठ 70) - II - कर्मचालय भवन और अन्य ढाँचों के लिए पत्तन भूमि पर लाइसेंस शुल्क। भूमि नीति दिशा-निर्देश 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि प्रदान करते हैं जिसे चार वर्षों के लिए सुविचारित किया गया है अर्थात् उस वर्ष से जिसमें पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क अंतिम बार संशोधित किए गए थे। इस प्रकार, रु० 29.20 प्रति वर्ग मीटर की आधार दर पर चार वर्षों के लिए 2 प्रतिशत वार्षिक संयोजन करते हुए, रु० 31.60 प्रति वर्ग मीटर की दर निर्धारित की गई है।																																	
(iv.)	प्रस्तावित संयुक्त प्रशुल्क सीमा:																																		
(क.)	कोयला ग्रहस्तन प्रसारों के विचार में ऑफर किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं की सूची बनाने और उन्हें प्रशुल्क सीमा के लिए शर्तों के रूप में निर्धारित करें।	<ul style="list-style-type: none">प्रस्ताव को अंतिम रूप देते समय यह महसूस किया गया था कि कार्गो ग्रहस्तन सेवाओं के लिए संयुक्त प्रशुल्क सीमा के रूप में एक आँकड़ा को रखना व्यावहारिक होगा। परंतु दिशा-निर्देश और प्रतिबन्धन इस संयुक्त आँकड़े को 3 हिस्सों में प्रभाजित किए जाने की अपेक्षा करते हैं : कार्गो ग्रहस्तन के लिए 88 प्रतिशत, भंडारण के लिए 1 प्रतिशत और विविध सेवाओं के लिए 1 प्रतिशत।इस प्रभाजन से सबसे ज्यादा विवाद आदर्श रियायत करार से होगा।																																	
(ख.)	बीओओटी प्रचालक द्वारा ऑफर किए जाने के लिए संभावित विविध सेवाओं और प्रत्येक सेवाओं के लिए तदनुरूपी प्रशुल्क																																		

(ग.)	की सूची बनाए। इस सेवा से सम्भावित राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए कार्गो के भंडारण की लम्बी अवधि के लिए दरों में ग्रेडिड वृद्धि के साथ स्लेब-वार ढाँचा निर्धारित करते हुए भंडारण प्रभार संशोधित किया जाए।	विविध अपक्रेंट सेवाओं की सूची तैयार करना मुश्किल है और यदि कोई सेवा इस समय रह जाती है जिसकी ज्यादा संभावना है, पत्तन ऐसे प्रशुल्क पर भविष्य में राजस्व हिस्सा प्राप्त नहीं कर सकेगा। इसलिए, इसने प्रस्तावित किया है कि एक संयुक्त प्रशुल्क सीमा सभी कार्गो प्रहस्तन संबंधी गतिविधियों के लिए एक एकल ओकड़े के रूप में सुविचारित की जाए। इस प्रशुल्क सीमा के प्रयोजन के लिए, कार्गो प्रहस्तन सेवाओं का अर्थ जलयान से कार्गो उतराई, अपिनिहित निःशुल्क अवधि तक भंडारण और वैगन अथवा ट्रक पर लदाई तक की सभी गतिविधियाँ होंगी। कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के अलावा किसी गतिविधि के लिए सक्षम प्राधिकारी जैसे टीएएमपी से जरूरी अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात अलग-से प्रभार वसूल किया जाएगा। इसलिए, टीएएमपी कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए संयुक्त प्रशुल्क सीमा के रूप में ₹ 228.07 प्रति टन पर विचार करें। • स्वीकृत निःशुल्क भंडारण अवधि के बाद विलंबशुल्क प्रभारों को भी आदर्श रियायत करार के अनुसार राजस्व हिस्सेदारी के लिए सुविचारित किया जाए। चूंकि विलंबशुल्क प्रमुख राजस्व अर्जन गतिविधि नहीं है, और सरकार द्वारा निर्धारित विराम समयकी कटौती के उद्देश्य को गंभीर रूप से प्रभावित करता है, इसलिए स्पष्ट विलंबशुल्क नीति परिभाषित की जानी चाहिए। चूंकि विलंबशुल्क को वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में शामिल नहीं किया गया था, इसलिए उसने इसे प्रस्ताव में शामिल नहीं किया है। विलंबशुल्क प्रभारों के लिए एक पृथक प्रस्ताव तैयार किया जाएगा।
(ड.)	जलयान से तट स्थानांतरण और घाट से/को, भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए (ताप कोयला से इतर) कोयले के तटीय संचलन के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया जाए और घाटशुल्क सामान्य कार्गो के लिए लागू प्रशुल्क का 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।	रियायती प्रशुल्क समय-समय पर जारी मंत्रालय के दिशा-निर्देशों पर आधारित हैं। कोयला जलयानों के तटीय संचलन के लिए रियायती प्रशुल्क सरकारी प्रतिमानों के अनुसार वसूल किया जाएगा। अतः प्रशुल्क प्रस्ताव में विशेष रियायतें प्रस्तावित नहीं की गई हैं।
(च.)	बर्थ किराया विदेशगामी पोत के लिए डॉलर मूल्यवर्ग में पोत की तटीय श्रेणी के लिए रियायती रूपया मूल्यवर्गित दर अलग-अलग निर्धारित की जाए।	यह दोहराया जाता है कि बर्थ किराया वर्ष 1991 से पहले रूपयों में दर्शाया जाता था। भुगतान संकट के शेष के परिणामस्वरूप, पोत संबंधी प्रभार वर्ष 1991 में डॉलरों में मूल्यवर्गित किए गए थे। चूंकि अब प्रचलित परिस्थितियां उस समयसे बिल्कुल भिन्न हैं जब डॉलरों में जाना दूरदर्शिता सोचा जाता था, इसलिए केवल रूपया मूल्यवर्ग पर बने रहना उपयुक्त होगा। पिछले कुछ वर्षों में, डॉलर की कमजोरी के कारण पत्तनों को भारी वित्तीय नुकसान हुआ था। हालांकि हाल ही में रूपया कमजोर हुआ है, प्रतिवेदनों के अनुसार, इसकी संभावना है कि देश की तरक्की के मददेनजर भविष्य में रूपया मजबूत होगा। कुछ समय पहले रूपये की मजबूती, मजबूत अर्थव्यवस्था और देश की स्थिर आर्थिक तरक्की के मददेनजर एक बार दोबारा पोत संबंधी प्रभारों को रूपया में मूल्यवर्गित किए जाने के लिए सुझाव दिया गया था। इसके मददेनजर, टीएएमपी को बर्थ किराया डॉलर रूप में मूल्यवर्गित करने के इसके मत पर पुनर्विचार करना चाहिए।
(छ.)	बृहत् प्रशुल्क अनुसूची भेजें जिसमें प्रचालक द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए अपक्रेंट प्रशुल्क सीमा के साथ-साथ दरों के लागू होने पर शासित शर्तों को शामिल किया जाए।	बृहत् प्रशुल्क अनुसूची संलग्न की गई है जिसमें प्रचालक द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए अपक्रेंट प्रशुल्क सीमा और दरों के लागू होने पर शासित शर्तें शामिल की गई हैं।

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 14 जुलाई, 2008 को एमओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर-पॉइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संभाषी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

8. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्रायः हुई टिप्पणियों और संबद्ध पत्रों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- (i). मुरुगांव पत्तन न्यास में कोयला बर्थ टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने का प्रस्ताव फरवरी, 2008 में जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किए गए दिशा-निर्देशों पर आधारित है।

अधिकांश उपयोगकर्ताओं ने अपर्याप्त बुकाव, बर्थ लम्बाई, चट्टी क्षेत्र आदि के रूप में मौजूदा कोयला प्रहस्तन बर्थों द्वारा रखी गई सीमा के मद्देनजर नया कोयला टर्मिनल स्थापित करने के लिए पत्तन द्वारा उठाए गए कदम की सराहना की है।

- (ii). एमओपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विधिवेक 28 फरवरी, 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशा-निर्देशों का सामान्य तौर पर अनुपालन किया है। कई क्षमता के निर्धारण के लिए निर्धारित प्रतिमानकों और बर्थ क्षमता के परिकलन के लिए निर्धारित कार्यपद्धति के संदर्भ में एमओपीटी द्वारा किए गए कुछ परिवर्तनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

- (iii). सर्वोत्तम घाट क्षमता

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता के परिकलन के लिए एमओपीटी द्वारा नौबहन बेड़ा के मौजूदा प्रतिरूप और व्यापार से की गई, पूछताछ के आधार पर कंप साइज पोतों, पैनामेक्सा पोतों और हैंडीमेक्सा पोतों का अनुपात क्रमशः 10 प्रतिशत, 80 प्रतिशत और 10 प्रतिशत होना माना गया है।

मैड इंटरनेशनल मेरीटाइम एंड एलाइड सर्विसेस प्राइवेट लिमिटेड ने बताया था कि बर्थ के आकार की सुझावों के कारण, बुकाव की सीमा और प्रस्तावित बर्थ में कोयला पोत बर्थ करते समय 50 मी० का अंतर बनने रखने की अपेक्षा वाले समीपवर्ती रस्तावन बर्थ की बजह से कंप साइज पोतों की 10 प्रतिशत की वृद्धि आशापूर्ण है।

एमओपीटी ने पुष्टि की है कि 270 मी० तक की लम्बाई का कंप साइज पोत 300 मी० बर्थ के प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में सुरक्षित बर्थ किया जा सकता है। बुकाव के संबंध में, पत्तन के पास 14.5 मी० से अधिक चैनल को गहरा करने के लिए भारी निकर्षण का प्रस्ताव है। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि उसने तेल प्रचालनों को बर्थ सं. 11 में स्थानांतरित करने का प्रस्ताव किया है जिससे समीपवर्ती रस्तावन बर्थ के बारे में कही गई बात संबंधित होगी।

देश में बिजली संयंत्रों के त्वरित विस्तारण से पत्तन यह अनुमान लगाना औचित्यपूर्ण महसूस करता है कि अगले 10 वर्षों में पूरी तरह से लदे हुए कंप साइज पोत भारत में कोयला लाते रहेंगे और वे बिजली पैदा करने वाले संयंत्रों की स्थिति पर निर्भर करते हुए कई पत्तनों पर उतराई करेंगे।

एमओपीटी द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर और यह स्वीकार करते हुए भी कि अब निर्धारित प्रशुल्क निजी टर्मिनल के प्रचालन के 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होगा, कोयला टर्मिनल में आने वाले कंप साइज पोतों के हिस्से के बारे में पत्तन के अनुमान को स्वीकार करना अनुपयुक्त प्रतीत नहीं होता है।

- (ख). पोतों की प्रत्येक श्रेणी के लिए कार्गो की उतराई दर दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार परिगणित की गई है। एमओपीटी द्वारा निर्धारित कोयला टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 8.81 मिलियन टन प्रतिवर्ष है।

- (ग). प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में पूरी तरह से लदे हुए कंप साइज पोतों को व्यवस्थित करने के लिए 14.5 मी० से ज्यादा चैनल को गहरा करने के अपने प्रस्ताव के बारे में पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के संबंध में, यह देखना प्रासंगिक होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क सेंट में पूरी शिवायता अवधि में कोई बदलाव नहीं किया जाएगा, अपफ्रंट प्रशुल्क योजना के अधीन निर्धारित वार्षिक वृद्धि की सीमा तक को छोड़कर। यदि भूस्थानी पत्तन बाद में कोई निवेश करता है जिससे सम्बन्धान्नाही को लागू हो, पत्तन के लिए यह आवश्यक होगा कि वह संबंधित क्षतिपूर्ति, यह सम्बन्धान्नाही से दावा किया जा सकता है, के लिए बोली दस्तावेज़ में पर्याप्त प्रावधान किया जाए।

(iv). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता

(क). स्टेकिंग क्षमता

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों में दिए गए प्रतिमानकों के अनुसार, स्टेकिंग कारक 3 टन प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र है। सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के परिफलन में एमओपीटी द्वारा यह कारक 4.5 टन सुविचारित किया गया है।

पत्तन द्वारा प्रस्तुत किया गया विस्तृत विश्लेषण और इसके द्वारा कार्यगत निजी टर्मिनल साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) से प्राप्त की गई स्थिति 5 टन प्रति वर्ग मी० क्षेत्र का स्टेकिंग कारक दर्शाती है। तथापि, पत्तन ने सर्वोत्तम घाट क्षमता की गणना के लिए यह कारक 4.5 टन का अनुमान लगाया है।

मुरुगांव पत्तन उपयोक्ता असोसिएशन ने बताया है कि चूंकि कोक एक निम्नतर घनत्व का है, इसलिए स्टेकिंग कोयला के लिए अपेक्षित क्षेत्र की तुलना में अधिक क्षेत्र की आवश्यकता होगी। इसलिए एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर एमओपीटी द्वारा अनुमानित 4.5 टन कोयला प्रति वर्ग मीटर के चट्टा की पुनः जाँच किए जाने की आवश्यकता है।

इस संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पत्तन द्वारा भेजी गई सैद्धांतिक गणना 5 टन प्रति वर्ग मीटर का चट्टा कारक स्पष्ट रूप से दर्शाती है जोकि साध्य है। यह उसी पत्तन में प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनल प्रचालक एसडब्ल्यूपीएल के लिए प्रतिबेदित स्थिति भी है।

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) ने कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु अपने प्रस्ताव में 4.7 टन कोयले पर विचार किया है जो प्रति वर्ग मी० क्षेत्र चट्टा लगाया जा सकता है जिसे उस पत्तन द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के समय इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया है।

एमओपीटी की स्वयं की गणना के आधार पर और कोयला टर्मिनल के लिए दूसरे पत्तन द्वारा अनुमानित चट्टा क्षमता पर विचार करते हुए, एमओपीटी पर कोयला टर्मिनल के लिए स्टेकिंग क्षमता 4.7 टन प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष अंगीकृत करना अनुपयुक्त नहीं होगा।

(ख). प्लॉट टर्नओवर प्रतिमानक

दिशा-निर्देश कोयला स्टेक यार्ड के लिए प्लॉट टर्नओवर प्रतिमानक वर्ष में 12 बार विनिर्दिष्ट करते हैं। एमओपीटी ने निवेदन किया है कि एसडब्ल्यूपीएल ने अपनी अभियंत्रीकृत वेगन लदाई प्रणाली से वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान 25.8 और 26.3 का टर्नओवर अर्जित किया है। इसके टर्मिनल के लिए प्रासंगिक विभिन्न कारकों पर विचार करते हुए, इसने सर्वोत्तम घाट क्षमता के निर्धारण के लिए प्लॉट टर्नओवर अनुपात 17 का अनुमान लगाया है।

मै० इंटरनेशनल मेरीटाइम एंड एलाइड सर्विसेस प्राइवेट लिमिटेड और कुछ अन्य उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं ने एमओपीटी द्वारा किए गए इस परिवर्तन पर आपत्ति उठाई है। उनका मत है कि एसडब्ल्यूपीएल का निष्पादन स्तर इन कारणों से प्रस्तावित कोयला टर्मिनल पर संभव नहीं होगा कि टर्मिनल कार्गो के रेल संचलन के साथ-साथ दोनों सड़क के साथ बहु-उपयोगी है जबकि रेल के साथ-साथ सड़क दोनों द्वारा कार्गो का निर्वहन पर्याप्त रूप से विकसित नहीं किया गया है।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि सड़क द्वारा कार्गो के संचलन के तीव्र निर्वहन के लिए फ्लाईओवर और चार लेन सड़क के निर्माण के लिए निवेश किया गया है। पत्तन ने रेलवे से भी पता लगाया है कि उस क्षेत्र में रेल अवसंरचना का अपग्रेडेशन प्रगति पर है।

वास्तव में, पारादीप पत्तन में विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के मामले में, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित वर्ष में 30 बार प्लॉट टर्नओवर अनुपात की गणना करते हुए हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। मौजूदा प्रमुख कोयला प्रहस्तन टर्मिनल प्रचालक अर्थात् एसडब्ल्यूपीएल ने भी पिछले दो वर्षों अर्थात् 2006-07 और 2007-08 में एमओपीटी द्वारा यथा प्रतिबेदित 25.8 से 26.3 की सीमा में प्लॉट टर्नओवर अनुपात अर्जित किया है। यह स्वीकार करना होगा कि अब निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क तीस वर्षों की समयावधि के लिए लागू होगा और भविष्य में होने वाले संभावित प्रौद्योगिकी विकास से निर्वहन सुविधाओं में सुधार होने की संभावना है।

यह स्वीकार करना होगा कि यदि टर्नओवर अनुपात और कार्गो स्टेकिंग कारक पूरी तरह से प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किए जाते हैं, यार्ड क्षमता 1.78 मिलियन टन प्रतिवर्ष होगी। इससे घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच गंभीर अंतर आएगा। चूंकि निम्नतर यार्ड क्षमता पत्तन में प्रत्यक्ष रुकावटों के कारण प्रकट होती है, इसलिए क्षमता को बढ़ाने के लिए उपलब्ध संसाधनों का प्रभावी ढंग से उपयोग किया जाए।

इन कारकों पर विचार करते हुए, पिछले दो वर्षों में एमओपीएल द्वारा अर्जित प्लॉट टर्नओवर अनुपात लगभग 20 प्रतिशत तक संशोधित और प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए अंगीकृत किया गया है। तदनुसार, कोयला टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता की गणना के लिए प्लॉट टर्नओवर अनुपात 20 पर विचार किया गया है। संयोगवश, बोलीदाताओं में से एक मैो मेन्सास इंग्ला एसेट्स लिमिटेड ने भी प्लॉट टर्नओवर 20 पर गणना करने का सुझाव दिया था।

(ग). प्लॉट टर्नओवर और स्टेकिंग क्षमता में सुझाए गए संशोधन के आधार पर, कोयला टर्मिनल की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता एमओपीटी द्वारा परिकल्पित 3.75 मिलियन टन प्रतिवर्ष के विपरीत 4.61 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर परिगणित की गई है।

(घ). दिशा-निर्देशों के अनुसार, कोयला टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट और यार्ड क्षमताओं का निम्नतर होते हुए 4.61 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर सुविचारित की गई है।

(v). पूंजी लागत:

(क). कोयला टर्मिनल की कुल पूंजी लागत ₹ 252.44 करोड़ पर अनुमानित की गई है जिसमें से ₹ 35.63 करोड़ 300 मीटर लम्बाई और 21 मीटर चौड़ाई आकार के बर्थ के निर्माण और बर्थ के साथ निकर्षण की लागत के लिए अनुमानित किए गए हैं। एमओपीटी द्वारा अनुमानित शेष ₹ 216.81 करोड़ कोयला प्रहस्तन सुविधा के लिए अन्य सिविल कार्यों, उपस्कर लागत, आदि से संबंधित हैं। एमओपीटी ने निवेदन किया है कि नया टर्मिनल चैनल के निकट होगा और इसलिए छोड़े निकर्षण की जरूरत पड़ेगी।

(ख). कन्वेयर गैलरियों और स्थानांतरण टॉवर की पूंजी लागत के संदर्भ में, एमओपीटी ने लागत को दो श्रेणियों अर्थात् उपस्कर लागत और सिविल लागत में बांटने का प्रस्ताव किया है। पूंजी लागत के 10 प्रतिशत पर सिविल लागत ली गई है। तथापि, इसने इन कारणों से उपस्कर लागत के अधीन संपूर्ण लागत पर विचार करने का अनुरोध किया है कि कम्पनी अधिनियम भी इसे मूल्यहास के प्रयोजन से संयंत्र और मशीनरी मानता है। अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश इस मद के अधीन पूंजी लागत को विशेष रूप से दो शीर्षों के अधीन पृथक् करते हैं। ऐसी स्थिति में, दिशा-निर्देशों से विपक्षन और पूंजी लागत को एक शीर्ष के अधीन श्रेणीबद्ध करने के लिए पत्तन द्वारा किया गया अनुसंध स्वीकार नहीं किया गया है।

(ग). एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव में कुछ टाइपलेखन त्रुटि थी और दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार क्रेनों की संख्या 2 और पे-लोडर्स की संख्या 4 है। तथापि, उपस्कर लागत पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ा है। एमओपीटी द्वारा निर्दिष्ट संशोधित स्थिति इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

(घ). कुछ उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं ने यह कहते हुए एमओपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत पर आपत्ति उठाई है कि इसका कम अनुमान लगाया गया है। इस संबंध में, एमओपीटी ने पुष्टि की है कि पूंजी लागत प्रचलित बाजार दरों पर आधारित है और उपस्कर के अधिकांश अनुमान बजटीय कोटेजन्स अथवा पत्तन द्वारा हाल ही में प्राप्त कोटेजन्स पर आधारित हैं। सिविल लागत अनुमान पत्तन द्वारा प्रोद्भूत अधुनातन निर्माण दरों पर आधारित हैं।

(ङ). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। यह बर्थ किराया सेवा के लिए ₹ 570 लाख और कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए ₹ 3489 लाख परिगणित किया गया है।

(vi). प्रचालन लागत:

- (क). बिजली की इकाई लागत एमओपीटी द्वारा ₹0 4.50 प्रति इकाई सुविचारित की गई है। बिजली का उपभोग दिशा-निर्देशों के अनुसार 1.4 इकाई प्रति टन पर सुविचारित किया गया है। बिजली लागत का अनुमान संशोधित टर्मिनल क्षमता के संदर्भ में अधुनांकित किया गया है।
- (ख). सिविल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत पर मरम्मतों और अनुस्क्षण लागत का अनुमान और अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर पर 7 प्रतिशत, सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर बीमा लागत का अनुमान और अचल परिसंपत्तियों के लिए सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित अन्य व्यय दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार पाए गए हैं।
- (ग). एमओपीटी ने बताया है कि परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार मूल्यहास सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर पर 10.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है।
- (घ). 31.80 प्रति वर्ग मी० प्रति माह की दर से पट्टे पर दिए जाने के लिए पट्टा किराये 1,00,000 वर्ग मी० क्षेत्र के लिए अनुमानित किए गए हैं। एमओपीटी ने पुष्टि की है कि इस लागत का अनुमानन पत्तन के अपने दरमान में निर्धारित दर पर आधारित है और प्रचलित दर पर पहुंचने के लिए जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए हैं।
- (ङ). दिशा-निर्देशों का कड़ाई से अनुपालन करते हुए, बर्थ किराया सेवा के लिए बर्थ किराया सेवा के लिए प्रचालन लागत एमओपीटी द्वारा बर्थ लागत के 1 प्रतिशत अर्थात् ₹0 36 लाख पर अनुमानित की गई है।

हालांकि दिशा-निर्देश प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित रखते हैं परंतु परिसंपत्ति को पर्याप्त बीमा कवर की आवश्यकता होती है और यह तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट के कारण मूल्यहास होगा जिससे इंकार नहीं किया जा सकता। पारादीप पत्तन न्यास में लौह और कोयला अयस्क के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बीमा तथा मूल्यहास की लागत बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता के निर्धारण के लिए सुविचारित की गई थी।

उपर्युक्त स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बर्थ किराया सेवा से राजस्व आवश्यकता के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय इस मामले में भी बीमा लागत का तत्त्व 1 प्रतिशत और पूंजी लागत के 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास पर विचार किया गया है। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को व्यय की मद विशेष पर निर्णय लेने के लिए लचीलापन देता है, जो प्रतिमानक दिशा-निर्देशों में स्पष्ट नहीं है उनके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा परिकलित करते समय समावेशन के लिए विचार किया जाता है।

- (vii). एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण का विवरण उपर्युक्त विश्लेषण में संशोधित किया गया है। विवरण की एक प्रति अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न की गई है।

- (क). विवरण के अनुसार, कार्गो प्रहस्तन सेवा से कुछ राजस्व आवश्यकता ₹0 8528 लाख परिगणित की गई है जोकि ₹0 21681 लाख की पूंजी लागत और ₹0 5059 लाख की संशोधित प्रचालन लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ है।
- (ख). दिशा-निर्देश प्रहस्तन प्रभार में और भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार प्रत्येक के लिए 1 प्रतिशत में प्रभाजित की जाने वाली कुल राजस्व आवश्यकता के 98 प्रतिशत की अपेक्षा करते हैं।
- एमओपीटी ने एकल एकसमान समेकित प्रहस्तन दर प्रस्तावित की है। इसने इन कारणों से विविध सेवा के लिए कोई प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है कि विविध सेवाएं अपफ्रंट की सूची में नहीं हैं और अनुरोध किया है कि कार्गो प्रहस्तन सेवाओं से आगे किसी गतिविधि के लिए, प्रचालक को सक्षम प्राधिकारी से जरूरी अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात अलग से प्रभार वसूल करने की अनुमति अवश्य दी जाए।

वित्तबशुल्क प्रभार के संबंध में भी, पत्तन को ऐसा लगता है कि प्रचालक इस सेवा के लिए प्रशुल्क बाद में प्रस्तावित कर सकता है।

इस संदर्भ में, यह स्वीकार करना होना कि निर्धारित अपक्रंट दर अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा करने की सीमा है। शिथिलता की अवधि के दौरान राजस्व आवश्यकता के किसी परिवर्तन के लिए दिशा-निर्देश नहीं हैं और परिणामस्वरूप, अपक्रंट प्रशुल्क सीमाओं में, दिशा-निर्देशों में क्या निर्धारित वार्षिक वृद्धि की सीमा तक को छोड़कर, कोई परिवर्तन नहीं किया जा सकता।

इसलिए, समनुदानकारी द्वारा प्रदान की जाने वाली विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए अपक्रंट निर्धारित किया जाता है।

- (ग) विविध सेवाओं को विहित करने में एमओपीटी द्वारा अभिव्यक्त मुश्किल को स्वीकार करते हुए, दिशा-निर्देशों में निर्धारित विविध सेवा से 1 प्रतिशत राजस्व आवश्यकता प्रहस्तन प्रभार के साथ आमेलित की गई है। इसका अर्थ है, प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क सीमा सेंट में कोई विविध सेवाएं जो प्रचालक द्वारा प्रदान की जा सकती हैं, शामिल की जाएं। इस आधार पर, कुल राजस्व आवश्यकता रु० 8443 लाख परिगणित निर्मित करती है। तदनुसार, एक समेकित प्रहस्तन दर रु० 183.00 प्रति टन पर निर्धारित की गई है।

समेकित प्रहस्तन दर में जलबान से कार्गो उतराई से सभी कार्गो प्रहस्तन सेवाएं, निर्धारित निःशुल्क अवधि तक भंडारण, वेगन अथवा ट्रक पर लदाई, घाट पर कार्गो की भी सफाई से संबंधित सेवाओं सहित, धूल निवारण प्रणाली, और प्रचालक द्वारा प्रदत्त सभी अन्य विविध सेवाएं शामिल हैं।

- (घ) एमओपीटी द्वारा कही गई बात कि वित्तबशुल्क प्रभार दिशा-निर्देशों द्वारा कवर नहीं है, सही नहीं है। जैसाकि पहले बताया जा चुका है, दिशा-निर्देश कोवला टर्मिनल के लिए 25 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकार करने के पर्याप्त भंडारण प्रभार से पूरा किए जाने के लिए 1 प्रतिशत राजस्व आवश्यकता विनिर्दिष्ट करते हैं।

दिशा-निर्देशों के अनुसार, भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए 1 प्रतिशत राजस्व आवश्यकता (अर्थात् रु० 85 लाख) पर विचार किया गया है। चूंकि सर्वोत्तम घाट क्षमता के निर्धारण के लिए प्लॉट टर्नओवर संशोधित कर 12 के निर्धारित प्रतिमनक से 20 किया गया है, इसलिए निःशुल्क दिवसों की संख्या उपयुक्ततः संशोधित की गई है और दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट 25 दिनों के विपरीत 15 दिन निर्धारित की गई है।

15 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकार करने के पश्चात् उपलब्ध अर्जन दिवसों के राजस्व पर विचार करते हुए, भंडारण प्रभार निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम पांच दिवसों अर्थात् 15वें दिन से 20वें दिन रु० 12 प्रति टन प्रति दिवस अथवा उसका भाग, अगले पांच दिवसों (21वें दिन से 25वें दिन) के लिए रु० 24 प्रति टन अथवा उसका भाग और उसके पश्चात् की अवधि (26वें दिन से आगे) के लिए रु० 48 प्रति टन अथवा उसका भाग निर्धारित किया गया है। इस निर्धारित प्रशुल्क बॉन्ड से राजस्व आवश्यकता का 1 प्रतिशत पूरा किया जा सकता है।

पारादीप पत्तन में कोयला टर्मिनल का अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय समान प्रशुल्क बॉन्ड स्वीकार किया गया है।

- (ङ) बर्thing सेवा के संबंध में, उपर्युक्त संशोधन अधीन राजस्व आवश्यकता पत्तन द्वारा अनुमानित रु० 808 लाख की राजस्व आवश्यकता के विपरीत रु० 761 लाख (अर्थात् रु० 3469 लाख की पूंजी लागत और रु० 191 लाख की प्रचालन लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिफल होते हुए रु० 570 लाख) है।

एमओपीटी ने बताया है कि दिशा-निर्देशों के अनुसार परिकल्पित बर्थ किराया से प्रत्यक्षीकृत गस्त दर को बढ़ावा मिलेगा। बर्थ किराया पर पहुंचने के लिए एमओपीटी द्वारा अपनाई गई कार्यपद्धति औचित्यपूर्ण और स्वीकार्य पाई गई है। वास्तव में, पारादीप पत्तन में कोयला और अयस्क टर्मिनल का अपक्रंट बर्थ किराया एमओपीटी द्वारा अपनाई गई कार्यपद्धति को अंगीकृत करते हुए निर्धारित किया गया है।

हमारे द्वारा अनुमानित राजस्व आवश्यकता रु० 7.61 करोड़ में संशोधन और सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता में संशोधन के अधीन, एमओपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के आधार पर पूर्व-निर्धारित बर्थ किराया रु० 0.49 प्रति जोआरटी प्रति घंटा परिगणित किया गया है। कोयला टर्मिनल के बर्थ किराये का विस्तृत परिकलन संलग्न किए गए अनुलानक-1 में दिया गया है।

- (viii). एमओपीटी ने अनुरोध किया है कि विदेशगामी पोत के लिए बर्थ किराया प्रभार विदेशी मुद्रा जोखिम से बचने के लिए भारतीय रूपए में निर्धारित किया जाए।

सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनियम दर लागू करते हुए रूपए मूल्य को डॉलर में बदलते हुए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए जाते हैं। यह दृष्टिकोण अपक्रंट प्रशुल्क मामलों में उपयुक्त नहीं है जिसकी वैधता 30 वर्ष है। प्रथमतः विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि लागू करना सही नहीं है। दूसरा, अगले 30 वर्षों में विदेशी मुद्रा विनियम भिन्नता का अंदाज नहीं लगाया जा सकता। किसी असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक में से किसी को इस स्थिति का सामना करना होगा, इसपर निर्भर करते हुए कि किस तरह निर्णय होता है। अतः अपक्रंट बर्थ किराया के रूपए में मूल्यवर्गित किया गया है। कोयला बर्थ में विदेशगामी पोत के लिए दर रु० 0.49 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग होगी।

- (ix). एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची में तटीय पोत के लिए लागू रियायती बर्थ किराया और जलयान से तट स्थानांतरण, घाट से/को, याई को/से स्थानांतरण, घाटशुल्क सहित, के लिए कार्गो के तटीय संचलन के लिए प्रहस्तन प्रभार में रियायत विनिर्दिष्ट नहीं करती है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि तटीय पोतों/तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क मंत्रालय द्वारा जारी किए गए दिशा-निर्देशों के अनुसार यसूल किया जाएगा और इसलिए अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची में कोई विशिष्ट प्रावधान किए जाने की आवश्यकता नहीं है।

यह सल्लेख करना प्रासंगिक है कि अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों का खंड 2.8 केंद्रीय सरकार द्वारा समय-समय पर जारी किए गए नीति निर्देशों का अनुपालन विनिर्दिष्ट करता है।

हालांकि यह सर्वविदित है कि मुरुगांव पत्तन में कोयला उतराई करने वाला कोई तटीय पोत नहीं होगा और इस प्रकार तटीय पोत/कार्गो के लिए रियायती दर निर्धारित करने से राजस्व उगाही पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, इसलिए तटीय श्रेणी के लिए रियायती दर किसी ऐसी स्थिति के मामले में सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुपालन के लिए निर्धारित की गई है।

तटीय पोतों के लिए रियायती बर्थ किराया विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित दर के 60 प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है। समेकित प्रहस्तन दर में रियायत सामान्य कार्गो के लिए निर्धारित दर के 60 प्रतिशत पर ताप कोयला से इतर कोयले के तटीय संचलन के लिए निर्धारित की गई है।

- (x). विदेशगामी पोत, तटीय पोत, प्रतिदिन जैसे समान शब्दों में से कुछ की परिभाषाएं अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार अपक्रंट अनुसूची में शामिल की गई हैं।

- (xi). वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एक समान रूप से निर्धारित समान शर्तों में से कुछ शर्तें जैसे निजी टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर के बाढ़ विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होनी चाहिए, नौचालन के लिए तैयार होने के पोत के संकेत के 4 घंटे पश्चात बर्थ किराया रूक जाएगा, झूठे संकेत के लिए दंडात्मक बर्थ किराया, पोत से कार्गो की वास्तविक उतराई के पश्चात निःशुल्क दिवसों का प्रारंभ, जब प्रचालक आयात/निर्यात कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो तब उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं किया जाए, आदि अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल हैं।

- (xii). उन शर्तों को स्वीकार करते हुए अब निर्धारित की गई शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होंगी, यह कहना यथेष्ट होगा कि उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक ब्याज की दर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित 13 प्रतिशत की विशिष्ट दंडात्मक ब्याज दर के विपरीत भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत ऊपर वसूल की जाएगी।

- (xiii). कुछ प्रस्तावित उपबंधों, जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर समान निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंधों के अनुसार नहीं हैं, को हटाया अथवा संशोधित किया गया है।

10.1. दिशा-निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं स्थिति से सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक होंगी। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

10.2. दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों के शुरू होने से पहले, निजी प्रचालक अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण वाले दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षित है।

10.3. दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण में स्पष्टीकरणों अथवा निवर्तन का कोई प्रश्न उत्पन्न है तो यह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

10.4. परिशोधनों के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप से रखे जाने चाहिए। निजी प्रचालक से सम्मील की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करें।

10.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जाँच करेगा और अपने निर्णयों को मुरुगांव पत्तन न्यास को अवैधित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो मुरुगांव पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के उपबंधों के अनुसार उचित कार्रवाई शुरू करेगा।

10.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही के अंत में 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक पूर्ववर्ती तीन वर्षों के दौरान टर्मिनल के प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन को शामिल करते हुए एक रिपोर्ट मुरुगांव पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।

11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त करारों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण मुरुगांव पत्तन न्यास में कौयसा टर्मिनल के लिए अनुलग्नक-II रूप में संलग्न प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

ब्रह्म रत्न, अध्यक्ष

[विकल्प III/4/143/2008-अस.]

अनुलग्नक-1

मुरुगाँव पत्तन में कोयला टर्मिनल के लिए अपग्रेड प्रशुल्क का निरूपण

क्र. सं.	विवरण	एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित	टीएसपी द्वारा क्या सुविचारित
I	सर्वोत्तम क्षमता		
(i)	सर्वोत्तम घाट क्षमता		
(क)	प्रहस्तित किए जाने वाले पोत आकार का अनुपात	पोतों का %	
	केपसाइज पोतों की संख्या (एस1)	10%	10%
	पेनामेक्स पोतों की संख्या (एस2)	80%	80%
	हैडी आकार/मैक्स पोतों की संख्या (एस3)	10%	10%
(ख)	जलयान दिवस आउटपुट (टनों में प्रतिदिन)		
	- केपसाइज पोत (पी1)	50000	50000
	- पेनामेक्स पोत (पी2)	35000	35000
	- हैडी आकार/मैक्स पोत (पी3)	15000	15000
(ग)	घाट क्षमता = $0.7 * ((एस1 * पी1) + (एस2 * पी2) + (एस3 * पी3)) * 365$	8814750	8814750
	घाट क्षमता मिलियन टनों में	8.81	8.81
(ii)	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता		
	पत्तन द्वारा आवंटित क्षेत्र (वर्ग मीटर में) (ए)	100000	100000
	स्टेकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र (%) (पू)	70%	70%
	स्टेकिंग मात्रा प्रति वर्ग मीटर (टन) (क्यू)	4.50	4.70
	लॉट का वार्षिक टर्नओवर अनुपात (टी)	17	20
	यार्ड क्षमता (टनों में) = $0.7 * ए * पू * क्यू * टी$	3748500	4606000
	यार्ड क्षमता (मिलियन टनों में)	3.75	4.61
(iii)	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता - सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम स्टैक यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य (मिलियन टनों में)	3.75	4.61
II	पूजी लागत		
(i)	कार्या प्रहस्तन गतिविधि	रुपये लाखों में	रुपये लाखों में
	(क) सिविल लागत	3780	3780
	(ख) उपकरण लागत	16869	16869
	सप जोड़	20649	20649
	(ग) विविध ((क) और (ख) पर 5%)	1032	1032
	(iv) प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूजी लागत (क+ख+ग)	21681	21681
(ii)	बर्thing सेवाओं के लिए पूजी लागत		
	(क) बर्थ के निर्माण की लागत (300 मीटर * 21 मीटर चौड़ाई)	3563	3563
	(ख) बर्थ के समीप निकर्षण की लागत	0	0
	बर्thing सेवाओं के लिए कुल पूजी लागत	3563	3563
(iii)	परियोजना की कुल पूजी लागत (क+ख)	25244	25244
III	प्रचालन लागत		
(i)	कार्या प्रहस्तन गतिविधि	अनुमान (रुपये लाखों में)	रुपये लाखों में
	(क) बिजली और ईंधन लागत (रु० 4.50 प्रति इकाई की दर से 1.4 इकाई प्रति टन)	236	290
	(ख) मरम्मत और अनुरक्षण		
	- सिविल परिसंपत्तियाँ	38	38

	- अभियांत्रिक और विजली उपकरण पूँजी सहित	1181	1181
	(ग) बीमा	217	217
	(घ) मूल्यहास	1870	1870
	(ङ) पट्टा किराये	379	379
	(च) वेतनों और उपरिस्थियों संबंधी अन्य व्यय (रु० 21601 का 5%)	1084	1084
	कुल आवश्यकता लागत	5005	5005
IV	राजस्व आवश्यकता और प्रस्तावित प्रचुलक		
(i)	कार्गो प्रहस्तान प्रभार		
	राजस्व आवश्यकता		
	(क) कुल प्रचालन लागत	5005	5005
	(ख) निर्धारित पूँजी पर 10% की दर से प्रतिलाभ	3469	3469
	(ग) कार्गो प्रहस्तान गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	8474	8528
	राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन		
	(क) लौह अयस्क प्रहस्तान प्रभार	8474	8443
	(ख) भंडारण प्रभार	0	85
	(ग) कार्गो प्रहस्तान गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	8474	8528
	प्रस्तावित प्रचुलक प्रति टन पर		
	(क) कोयला प्रहस्तान प्रभार (संवृद्ध)	226.06	183
	(ख) भंडारण प्रभार		
	(i) निःशुल्क अवधि	30 दिन	15 दिन
	(ii) भंडारण प्रभार (निःशुल्क अवधि के बाद)	प्रस्तावित नहीं	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग
			प्रथम पंद्रह दिन - रु० 12 द्वि से 10वें दिन - रु० 24 11वें दिन से आगे - रु० 48
(ii)	बर्ध किराया प्रभार		
	राजस्व आवश्यकता		(रुपये लाखों में)
	(क) कुल प्रचालन लागत	36	36
	(ख) निर्धारित पूँजी पर 10% की दर से प्रतिलाभ	570	570
	(ग) मूल्यहास (पूँजी लागत पर 3.34%)	0	119
	(घ) बीमा (पूँजी लागत पर 1%)	0	36
	बर्धित सेवाओं से कुल राजस्व आवश्यकता	606	761
	बर्ध किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा रुपया में	0.48	0.49

क एमओपीटी द्वारा क्या प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	केप साइज	पेनाल्टिस	हंडी पेन्स	कुल
i.	अनुपात	%	10%	80%	10%	100%
ii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन प्रति दिवस	50000	35000	15000	100000
iii.	औसत डीडब्यूटी	टन	175000	75000	45000	
iv.	औसत जीआरटी	टन	105000	45000	27000	
v.	औसत पार्सेल आकार	टन	75000	60000	40000	
vi.	प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित टनभार	टन	375000	300000	400000	3775000
vii.	बर्ध में औसत घंटे (24 X (v)/(ii))	घंटे	36	41	64	
viii.	औसत जीआरटी घंटे प्रति पोत	टन/घंटे	3780000	1851429	1728000	
ix.	पोतों की संभावित संख्या	पोतों की संख्या	5	50	10	65
x.	कुल जीआरटी घंटे	टन घंटे	18900000	92571429	17280000	128751429
xi.	राजस्व आवश्यकता	रुपये लाखों में				606
xii.	एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्ध किराया (xi/x)	प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग				0.48

ख टीएएमपी द्वारा यथा सूचिचारित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	केप साइज़	पेनामेक्स	हैंडी मेक्स	कुल
i.	अनुपात	%	10%	80%	10%	100%
ii.	जलयान दिवस आउटपुट	टन प्रति दिवस	50000	35000	15000	100000
iii.	औसत डीडव्यूटी	टन	175000	75000	45000	
iv.	औसत जीआरटी	टन	105000	45000	27000	
v.	औसत पार्सेल आकार	टन	75000	60000	40000	
vi.	बर्थ में औसत घंटे $\{24 \times (v)/(ii)\}$	घंटे	36	41	64	
vii.	प्रदूषित किए जाने के लिए संभावित टनभार	टन	461000	3688000	461000	4610000
viii.	औसत जीआरटी घंटे प्रति घंटे	टन घंटे	3780000	1851429	1728000	
ix.	पोतों की संभावित संख्या	पोतों की संख्या	6	61	12	79
x.	कुल जीआरटी घंटे (vii) X (viii)	टन घंटे	22680000	112937169	20736000	156353169
xi.	राजस्व आवश्यकता	लाखों लाखों में				761
xii.	संशोधित बर्थ किराया (xi/x)	प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग				0.49

मुरुगाँव पत्तन न्यास
कोयला टर्मिनल की अपाफंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षित नहीं हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी :

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सख्त प्राधिकारी द्वारा जारी कैब तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- (iii). "प्रति दिन" का अर्थ प्रति कैलेंडर दिवस है जब तक कि अन्यथा उल्लिखित नहीं किया जाए।

1.2. निबंधन और शर्तें

- (i). पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा नीवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की प्रभुली के प्रयोजन के लिए पोत 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी'; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 80 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
(ख). ताप कोयला से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 80 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
(ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण याई को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होंगी।
(घ). विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नीचालन के लिए प्रासंगिक 'रियायती' प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नीचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
(क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
(ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
(ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से केवल 20 दिन अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्तों के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (iv). परिगणित सभी प्रभार बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णकृत किए जाएंगे।

- (v). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वे चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ग). टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में बाद में किन्हीं बदलावों के बारे में भी सार्वजनिक अधिसूचना देना जारी रखना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (vi). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. बर्थ किराया प्रभार

पोत के मास्टर/स्वामियों/एजेंटों और पहुंचने वाले अथवा बर्थ के किनारे खड़े अन्य फ्लयमान क्राफ्ट द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होगा:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रुपयों में)	तटीय पोत (रुपयों में)
1.	सभी पोत	0.49	0.29

टिप्पणियाँ:

- (i). बर्थ किराया की अवधि पोत के बर्थ अभिग्रहण के समय से परिगणित की जाएगी।
- (ii). बर्थ किराये में बर्थ द्वारा प्रदत्त सेवाओं के प्रभार जैसे बर्थ का अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, अग्नि सुरक्षा, आदि शामिल हैं।
- (iii). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कार खराब होने अथवा बिजली गुल हो जाने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से उसके बर्थ में लगातार एक घंटे अथवा अधिक समय तक निष्क्रिय रहता है।
- (iv). (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रुक जाएगा।
- (ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय लहर परिस्थितियों की इच्छा, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय केवल लहरीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के तैयार होने का संकेत देगा।
- (v). दंडात्मक बर्थ किराया झूठे संकेत के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।

"झूठा संकेत" तब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की मांग करता है जबकि वह इंजन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर, रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है, इसे तैयार होने का संकेत देने से अलग करता है।

3. कार्गो प्रहस्तान प्रभार:

क्र.सं.	घटक	इकाई	दर रुपये में	
			विदेशी	तटीय
1.	कोयला प्रहस्तान प्रभार			
(क)	ताप कोयला	प्रति मीट्रिक टन	183.00	183.00
(ख)	ताप कोयला से इतर	प्रति मीट्रिक टन	183.00	110.00

टिप्पणी:

उपरोक्त निर्धारित प्रहस्तान प्रभार पोत से कार्गो की उतरवाई और इसी कार्गो का भंडारण के बिन्दु तक स्थानांतरण, 15 दिनों की निशुल्क अवधि तक स्टेकवाई में भंडारण स्टेकवाई से पुनः लेना और ट्रकों/रेलवे बैगन पर लदाई, घाट पर कार्गो की सफाई, धूल निवारण सेवाएं और प्रदत्त सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए एक संयुक्त प्रभार है।

4. भंडारण प्रभार:

निशुल्क अवधि के बाद स्टेक वाई में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:

(दर रुपये में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	घटक	निशुल्क अवधि के बाद उठने वाले शेष कार्गो के लिए पाँच दिनों के लिए दर	शेष कार्गो के लिए छठे दिन से दसवें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए ग्यारहवें दिन से आगे के लिए दर
1.	कोयला (सभी प्रकार)	12	24	48

टिप्पणियाँ:

- पन्ध्र निशुल्क दिन, पोत के कार्गो की पूरी उतरवाई के बाद स्वीकार्य होंगे। निशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे।
- भंडारण प्रभार निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद सभी दिनों के लिए देय होंगे जिसमें टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस शामिल हैं।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोदभूत नहीं होगा जब उपयोगिता द्वारा अनुरोध किया जाए और टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो सुपुर्दगी/भोतरण की स्थिति में नहीं हो।

5. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (4) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं स्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु केवल 1 जनवरी, 2008 और प्रारम्भिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच के शोक मूल्य सूचकांक में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐश स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रारम्भिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 18th August, 2008

No. TAMP/23/2008-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Marmugao Port Trust for upfront tariff setting for a coal handling at the Marmugao Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated the 28th February, 2006 as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/23/2008/MOPT

Mormugao Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 7th day of August, 2008)

This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust for setting an upfront tariff for a coal handling terminal to be developed on Public Private Participation (PPP) Scheme in Mormugao Port.

2. The Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) announced the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports vide its communication No.PR-14019/25/2007-PG dated 12 February 2008. In compliance with the directions from the MSRTH under Section 111 of the Major Port Trusts Act 1963, this Authority notified the guidelines for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. in the Gazette of India on 26 February 2008.

3. In pursuance of the above notification, the Mormugao Port Trust (MOPT) has filed a proposal for fixing upfront tariff cap for coal handling terminal in Mormugao Port.

4. The MOPT has made the following main points in its proposal:

(i) The demand for coal is spread throughout the state of Goa and the distant hinterland of North Karnataka and South Maharashtra. While the state of Goa is served by road, parts of Karnataka and Maharashtra are served by rail. Both the South Western Railway and Konkan Railway provide connectivity to the Port.

(ii) The biggest asset of Mormugao Port Trust is its navigation channel which is 14.1 mtrs. depth below the Chart Datum. Hence the optimal coal terminal has been designed for handling fully loaded Panamax vessels and partially loaded Cape size vessels. Looking at the existing trend, the port does not expect fully loaded Cape size vessels. The berth is designed for handling Cape size vessels because the trade feels that over the next few years, as the channel is deepened further, loaded Cape size vessels would also call at MOPT for discharging coal. Based on inquiries with the trade and the existing pattern of composition of shipping fleet, it has concluded that the new coal terminal would be getting 10% Capesize vessels, 80% Panamax vessels and 10% Handimax vessels.

(iii) Capacity estimation:

(a) Optimal quay capacity is estimated at 8.81 million tonnes per annum taking into consideration the various components of the facility that will be required to be created, equipment and plant and machinery to be provided, productivity level and unloading norms as prescribed in the guidelines and ratio of different size of vessels presumed to be handled as explained in (ii) above.

(b) Optimal yard capacity is estimated at 3.75 million tonnes per annum. Availability of stack yard is a major constraint at the Mormugao Port Trust. Most of the facilities at the berth nos. 8, 9, 10 and 11 are on the reclaimed land. Looking at the existing conditions, an optimal coal terminal is likely to utilise 1 lakh square meters of stack area.

(c) The MOPT has deviated from the norms prescribed for calculation of optimal yard capacity in respect of the following:

- The norms for calculation of optimal yard capacity stipulate stacking of 3 tonnes of cargo per square meter area. Based on the position obtained from the private operator i.e. South West Port Limited (SWPL) operating in its terminal and as per its own calculations, 5 tonnes of coal can be stacked per square metre. However, to be on conservative side, it has assumed 4.5 tonnes of coal stacking for calculation of optimal yard capacity.

The guidelines prescribe the turnover norm of coal at 12 times in a year. It has submitted that cargo turnover ratio obtained at the mechanised wagon loading operations of SWPL in the last two years is at 25.6 and 26.3 times in a year. As against this, the turnover of cargo is considered at 17 times (optimal). The optimal stackyard capacity after the above mentioned deviation from the guidelines is assessed at 3.75 million tonnes per annum.

(d). The optimal capacity of the coal terminal is considered as 3.75 million tonnes per annum being lower of the quay capacity and yard capacity for calculation of upfront tariff.

(iv). The capital cost of the proposed terminal is estimated at Rs.252.43 crores. The guidelines lists down civil works, equipment to be deployed for a coal loading / unloading terminal.

The breakup of the capital cost alongwith details of equipment to be deployed is given below:

Particulars as furnished by the MOPT		Rs. in crores	Capital cost estimation (Rs. in crores)
(i). Civil construction cost:			37.80
(a). Berth apron and approach (300 mtrs. x 21 mtrs.)		1.88	
(b). Stackyard (1,00,080 sq. mtrs.)		22.20	
(c). Rail tracks (including rail track for equipment, wagons and marshalling yard)		11.18	
(d). Conveyors galleries and transfer towers		0.34	
(e). Wagon and truck loading station		1.00	
(f). Buildings, road, water supply and drainage		0.42	
(g). Miscellaneous costs (fencing, gates, checkpoints, etc.)		1.00	
(ii). Equipment, Plant and Machinery:			168.69
Details of equipment and no. of equipment proposed to be deployed by the BOT operator	No. of coal handling equipment prescribed in the guidelines for unloading terminal	Rs. in crores	
(a). Ship unloaders (harbour mobile cranes 3000 Tonnes Per Hour. (TPH) - 2 nos.	2	72.00	
(b). Stackers (2500 TPH) - 2 nos.	2	20.00	
(c). Reclaimers (1500 TPH) - 2 nos.	2	28.00	
(d). Wagon Loader (1500 TPH) - 1 no.	1	4.00	
(e). Truck Loader (1500 TPH) - 1 no.	1	1.00	
(f). Belt conveyors (with metal detectors and sensors)	-	34.50	
(g). Payloaders and dozers - 2 nos.	4	1.28	
(h). Cranes for miscellaneous work (not mentioned in guidelines)	4	1.60	
(i). Electrical switchgear		3.00	
(j). Workshop equipment	Quantum not specified	3.31	
(iii). Miscellaneous cost (5% of civil and mechanised cost)			10.32
(iv). Total Capital cost for coal handling, storage activity [(i), (ii) and (iii)]			216.81
(v). Capital cost for construction of berth			35.63
(vi). Total capital cost for coal import terminal (iv) and (v)			252.43

(v). (a). The operating cost has been estimated at Rs.50.65 crores for cargo handling activity for the optimal terminal capacity following the norms prescribed in the guidelines.

➤ Electricity cost is estimated assuming 1.40 units power consumption for handling one tonne of cargo at the unit rate of Rs.4.50.

- Repairs and maintenance cost is estimated @ 1% on civil cost and 7% on all equipment cost.
 - Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment.
 - Lease rentals is estimated for 1,00,000 sq. mtrs. of leased area @ 31.60 per sq. mtr. per month.
 - Other expenses are estimated at 5% of gross value of fixed assets.
- (b). The operating cost for providing berth service is estimated at Rs.0.36 crores (i.e. 1% of the capital cost of berth) as per norms prescribed in the guidelines.
- (vi). The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.
- (vii). Accordingly, the revenue requirement is estimated as follows:

(Rs. in crores)				
Sl. No.	Particulars	For coal handling activity	For berth hire	Total
(i).	Capital cost	216.81	35.63	252.43
(ii).	ROCE @ 16%	34.69	5.70	40.39
(iii).	Operating cost	50.05	0.36	50.41
(iv).	Total Revenue Requirement	84.74	6.06	90.80

- (viii). Upfront tariff caps proposed by MOPT for coal import terminal is as follows:

Particulars	Proposed upfront tariff cap (in Rs.)
Cargo Handling Charges	221.55 per tonne
Storage Charges	2.26 per tonne
Miscellaneous Charges	2.26 per tonne
Berth Hire Charges	0.48 per GRT per hour

- (ix). The MOPT has made following submissions as regard berth hire charges.
- (a). In the guidelines, the revenue required from Berthing service is supposed to be divided by the total GRT to arrive at berth hire per GRT. This amount is to be further divided by total hours i.e. 70% x 24 (hours) x 365 (days) to arrive at berth hire charges per GRT per hour. This will lead to conceptually wrong rate for berth hire because the actual time for which vessels stay at berth will depend on the loading / unloading rate for each type of vessels. Secondly, the berth occupancy for different classes of vessels has to be treated separately as the berth day outputs and average parcel sizes are significantly different in different classes.
- (b). The calculations done as per the method prescribed in the guidelines does not meet the revenue requirement. In this backdrop, berth hire rate is computed after arriving at berth occupancy factor of each categories of vessels based on the ship day out and the average parcel size of the vessels. For this purpose GRT of a vessel is assumed at 60% of DWT. A summary of the calculation furnished by the MOPT to arrive at the proposed upfront berth hire is given below:

Sr. No.	Particulars	Unit	Cape size	Panamax	Handimax	Total
i.	Ratio	%	10%	80%	10%	100%
ii.	Ship day output	Tonnes per day	50000	35000	15000	100000
iii.	Average DWT	Tonnes	175000	75000	45000	
iv.	Average GRT	Tonnes	105000	45000	27000	
v.	Average parcel size	Tonnes	75000	60000	40000	
vi.	Average hours at berth (24 x (v)/(ii))	Hours	36	41	64	
vii.	Average GRT hours per vessel (vi x iv)	Tonne hours	3780000	1851429	1728000	

viii.	Expected number of vessels		5	50	10	65
ix.	Total GRT hours (viii x vii)	Tonne hours	18900000	92571429	17280000	128751429
x.	Revenue Requirement	Rs. in crores				6.08
xi.	Berth hire per GRT per hour (x /ix)	Rs. Per GRT per hour				8.48

- (x). The proposed tariff caps will be applicable to all coal handling terminals to be constructed under PPP regime for the next five years within the Mormugao Port subject to adjustment for inflation as per the guidelines.

4. When requested the port to furnish the list of relevant users required to be consulted in this case, the port has contended that consultation process may not be required for fixing upfront tariff under PPP projects as per the notification of 26 February 2008. The Transaction of Business Regulations of this Authority requires consultations and port level hearings in tariff cases. The policy direction dated 12 February 2008 issued by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways announcing guidelines for upfront tariff setting by this Authority for Private Public Participation (PPP) projects in the Major Ports of India does not supersede the requirement of the Transaction of Business Regulations of TAMP. Hence, the relevant port users are to be consulted in this tariff proceeding also.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of MOPT was circulated to the concerned users and potential bidders forwarded by the MOPT seeking their comments. The comments received from the users and potential bidders were forwarded to TAMP as feedback information. The MOPT has furnished its observations on the comments of the users / potential bidders.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested to furnish additional information / clarifications. A summary of queries raised by us and the reply furnished by MOPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from MOPT
(i)	<p>Capacity For computation of optimal yard capacity, the cargo turnover is assumed to be 17 times in a year as against cargo turnover of 25.6 and 26.3 reportedly achieved by the South West Port Limited (SWPL) with mechanised wagon loading operations for the years 2006-07 and 2007-08 respectively. Since yard space is a constraint in the Mormugao Port as submitted in the proposal, explain the reason for not expecting the average cargo turnover ratio at the level achieved by the operator SWPL in the last two years for the coal terminal to be developed in its port.</p>	<p>(a). Cargo turnover at the port is assumed to be 17 times a year as against cargo turnover of 25.6 and 26.3 times reportedly achieved by SWPL operating berths for the last two years. Though legally SWPL is a common user facility, due to various techno-economic factors, the berths 5A and 6A are mainly used by one user viz., Jindal Steel Works. It is this single user character which has helped SWPL to achieve such high turnover ratio.</p> <p>(b). The second factor resulting in high turnover at SWPL is the shape of the plot. The area allotted to SWPL is rectangular in shape and plot is conducive for most efficient handling of coal within a given area. In the proposed coal terminal, plots have been created out of the existing scattered areas. The turnover in the new terminal is not likely to be as high as SWPL unless operator deploys radically advanced technology like rapid-in-motion-wagon loader. Within the norms, the maximum turnover that can be achieved with mechanized wagon loader is 17.</p> <p>(c). The third factor behind our assumption for the plot turnover ratio is the possibility of handling various grades of coal since the new terminal is designed to be a common user facility. Our experience in handling coal at berth no.10 and 11 shows that different users</p>

31575/08-4

		<p>require different grades of coal. The variation is bound to reduce efficiency in stacking as well as turnover as different grades would have to be stored in different stacks leading to lower efficiency.</p> <p>(d). The fourth factor that has affected the turnover ratio is the availability of railway infrastructure. The present capacity for transportation by rail to the hinterland of North Karnataka and South Maharashtra is almost fully utilized. Eventhough Indian Railway is continuously increasing its capacity, railway capacity is perceived as a major constraint in medium to long term perspective.</p> <p>(e). It is a fact that evacuation by road is consciously kept as a design factor. Evacuation from SWPL is fully by rail. Looking at the needs of the industry in the hinterland, and demand by trade, it has kept evacuation by road as a mandatory condition in the new coal terminal</p>										
(ii).	Capital Cost											
(a).	Explain the reasons and basis for estimating the cost of conveyor galleries and transfer towers at 10% each of the cost of berth apron. Indicate the number of galleries / towers proposed to be constructed for such a coal terminal and average construction cost of such civil work per square meter to assess the reasonableness of the estimated capital cost.	<p>(a). The guidelines of 2008 have split the cost of conveyor galleries and transfer towers in two heads viz. civil construction cost and coal handling equipment capital costs. The major cost of conveyor corridor is within the equipment category. The division into two parts - civil and equipment - led to the assumption of 10% for the civil part of the conveyor galleries and transfer towers. The cost of conveyor galleries and transfer towers is given below wherein this item is treated as part of the Plant and Machinery without splitting into civil and mechanical items. Accordingly, it has requested to take on record the revised estimate for conveyor galleries and transfer towers at one place i.e., within equipment cost section.</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Item</th><th>Metric</th><th>Unit Rate in lakhs</th><th>Total cost (in crore Rs.)</th></tr><tr><td>1.</td><td>Conveyor Galleries (Source latest estimates of cost of belt, idlers, pulleys and steel)</td><td>2300 m</td><td>1.515</td><td>34.84</td></tr></table> <p>The length of corridor as per the layout for the proposed coal terminal works out to 2300 mtrs. 8 nos. of transfer towers are proposed to be constructed in the new coal terminal. Accordingly, the total cost of conveyor galleries and transfer towers comes to Rs.34.84 crores. It has reiterated that the entire cost may be considered in the Plant and Machinery because the Company Act also treats under this head for the purpose of depreciation.</p>	Sr. No.	Item	Metric	Unit Rate in lakhs	Total cost (in crore Rs.)	1.	Conveyor Galleries (Source latest estimates of cost of belt, idlers, pulleys and steel)	2300 m	1.515	34.84
Sr. No.	Item	Metric	Unit Rate in lakhs	Total cost (in crore Rs.)								
1.	Conveyor Galleries (Source latest estimates of cost of belt, idlers, pulleys and steel)	2300 m	1.515	34.84								

(b).	The norms for calculation of capital cost do not stipulate deployment of any additional cranes for miscellaneous work. Explain specific reasons, if any, for considering four numbers of cranes (capacity 10 and 30 tonnes) in addition to the number of two cranes prescribed in the guidelines.	<p>There is typographical error in the item relating to cranes for miscellaneous works. As per the guidelines of 2008, two cranes and 4 pay loaders / dozers are to be deployed. The page 16 of proposal may be read as follows:</p> <table><tr><td>Cranes</td><td>2 Nos.</td></tr><tr><td>Cost per Crane (10 tonnes)</td><td>0.1 INR Crores</td></tr><tr><td>Cost per Crane (30 tonnes)</td><td>1.5 INR Crores</td></tr><tr><td>Total cost of Cranes</td><td>1.6 INR Crores</td></tr><tr><td>Pay Loaders and Dozers</td><td>4 Nos.</td></tr><tr><td>Cost per payloador</td><td>0.32 INR Crores</td></tr><tr><td>Total cost of Payloader and Dozers</td><td>1.28 INR Crores</td></tr></table>	Cranes	2 Nos.	Cost per Crane (10 tonnes)	0.1 INR Crores	Cost per Crane (30 tonnes)	1.5 INR Crores	Total cost of Cranes	1.6 INR Crores	Pay Loaders and Dozers	4 Nos.	Cost per payloador	0.32 INR Crores	Total cost of Payloader and Dozers	1.28 INR Crores																			
Cranes	2 Nos.																																		
Cost per Crane (10 tonnes)	0.1 INR Crores																																		
Cost per Crane (30 tonnes)	1.5 INR Crores																																		
Total cost of Cranes	1.6 INR Crores																																		
Pay Loaders and Dozers	4 Nos.																																		
Cost per payloador	0.32 INR Crores																																		
Total cost of Payloader and Dozers	1.28 INR Crores																																		
(c).	Explain the basis of estimating the capital cost for electrical switchgear and control panels at Rs.3 crores.	<p>The breakup of estimating the capital cost of electrical switchgear and control panel is given below:</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Description</th><th>Amount (Rs.)</th></tr><tr><td>1.</td><td>33 KV Incoming Breaker</td><td>20,00,000</td></tr><tr><td>2.</td><td>Transformer (33/3.3 KV) x 2</td><td>40,00,000</td></tr><tr><td>3.</td><td>Outgoing VCVS x 6</td><td>50,00,000</td></tr><tr><td>4.</td><td>Ducting & Trench</td><td>5,00,000</td></tr><tr><td>5.</td><td>Capacitor Panel</td><td>2,00,000</td></tr><tr><td>6.</td><td>HT Cables and Terminals</td><td>5,00,000</td></tr><tr><td>7.</td><td>Switch Gears</td><td>100,00,000</td></tr><tr><td>8.</td><td>Cable laying cost</td><td>5,00,000</td></tr><tr><td>9.</td><td>Connected structures & Miscellaneous cost</td><td>40,00,000</td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>2,86,00,000</td></tr></table> <p>(Rounded to Rs.3.00 crores)</p>	Sr. No.	Description	Amount (Rs.)	1.	33 KV Incoming Breaker	20,00,000	2.	Transformer (33/3.3 KV) x 2	40,00,000	3.	Outgoing VCVS x 6	50,00,000	4.	Ducting & Trench	5,00,000	5.	Capacitor Panel	2,00,000	6.	HT Cables and Terminals	5,00,000	7.	Switch Gears	100,00,000	8.	Cable laying cost	5,00,000	9.	Connected structures & Miscellaneous cost	40,00,000		Total	2,86,00,000
Sr. No.	Description	Amount (Rs.)																																	
1.	33 KV Incoming Breaker	20,00,000																																	
2.	Transformer (33/3.3 KV) x 2	40,00,000																																	
3.	Outgoing VCVS x 6	50,00,000																																	
4.	Ducting & Trench	5,00,000																																	
5.	Capacitor Panel	2,00,000																																	
6.	HT Cables and Terminals	5,00,000																																	
7.	Switch Gears	100,00,000																																	
8.	Cable laying cost	5,00,000																																	
9.	Connected structures & Miscellaneous cost	40,00,000																																	
	Total	2,86,00,000																																	
(d).	Explain the basis of adopting 2% of equipment cost for estimating the cost of workshop equipment.	In most new terminals, major activities related to maintenance of equipment are generally outsourced. Hence a very low figure is assumed as the cost of equipment for workshop. This will meet the cost of minimum equipment only like welding-transformers, gas cutting sets, tools and tackles and such other equipment which should be available on site.																																	
(e).	Confirm that the estimates of capital cost are based on the prevailing market rate and the project report has been either updated or quotation obtained wherever required. Supporting documents may be furnished to substantiate the estimates.	It has confirmed that the estimates of capital cost are based on prevailing market rates and as far as possible supporting documents have been submitted to substantiate the estimates. To be precise, most of the estimates of machines are based either upon budgetary quotes or quotations received recently and civil costs are based upon the latest construction rates in the MOPT.																																	
(iii).	Operating Cost: Confirm that the lease rental estimated at Rs. 31.60 per square meter per month for port land proposed to be allotted to the BOOT operator is based on the rate prescribed in the prevalent Scale of Rates of the MOPT. Also, give reference of the relevant schedule in the Scale of Rates of the port.	As per the present Scale of Rates, tariff for lease rentals is Rs.29.20 per square meter (page 70)-II-Licence fee on port land for office building and other structures. Land policy guidelines provides for 2% annual escalation which has been considered for four years i.e., from the year in which licence fees for port land was last revised. Thus, by compounding 2% annually for four years on the base rate of Rs.29.20 per square meter, rate of Rs.31.60 per square meter is arrived at.																																	
(iv).	Proposed composite tariff cap: (a). List down the services proposed to be offered in consideration of the coal handling charges and prescribe those as conditions for the tariff cap.	While finalising the proposal, it was felt that it would be prudent to keep one figure as a composite tariff cap for cargo handling services. But, the guidelines and norms																																	

(b).	List down the miscellaneous services expected to be offered by the BOOT operator and corresponding tariff for each of the services.	require apportioning this composite figures into 3 parts: 98% for cargo handling, 1% for storage and 1% for miscellaneous services.
(c).	The storage charge may be modified by prescribing slab wise structure with graded increase in the rates for longer period of storage of cargo to meet the revenue requirement expected from this service.	<p>➤ This apportionment will most likely come in conflict with the Model Concession Agreement. It is difficult to list the miscellaneous services upfront and in case any service is left out at this stage, most likely the port will not get revenue share in future on such tariff. Hence, it has proposed that a composite tariff cap be considered as a single figure for all cargo handling related activities. For the purpose of this tariff cap, cargo handling services would mean all activities from cargo unloading from ship, storage upto designated free period and loading into wagon or truck. Any activity beyond cargo handling services should be charged separately after taking necessary approval from competent authority like TAMP. Hence, TAMP may kindly consider Rs.226.07 per tonne as a composite tariff cap for cargo handling services.</p> <p>➤ The demurrage charges beyond the permissible free storage period are also to be considered for revenue sharing as per the Model Concession Agreement. Since demurrage is not a core revenue earning activity, and seriously affects reduction of dwell time objective set by the government, clear demurrage policy will have to be defined. Since demurrage was not covered by guidelines of 2008, it has not included it in the proposal. A separate proposal will be made for demurrage charges.</p>
(e).	Concessional tariff may be proposed for coastal movement of coal (other than thermal coal) for ship to shore transfer and transfer from / to quay, to / from storage yard including wharfage not exceeding 60% of the tariff applicable for normal cargo.	Concessional tariff is based on the guidelines of the Ministry issued from time to time. Concessional tariff for coastal movement of coal ships will be charged as per government norms. Therefore, no specific concessions have been proposed in the tariff proposal.
(f).	Berth hire may be prescribed separately for foreign-going vessel in dollar denomination and concessional rupee denominated rate for the coastal category of vessel.	It may be recalled that berth hire was indicated in rupees prior to 1991. In the aftermath of the balance of payment crisis, the vessel related charges were denominated in dollars in 1991. Since the conditions prevailing now are quite different from the time when it was thought prudent to switch over to dollars, it may be appropriate to stick to rupee denomination only. In the past couple of years, ports suffered financially due to weakening of dollar. Even though rupee has weakened recently, as per reports, it is likely that rupee will strengthen in future in view of country's growth. Sometimes back a suggestion was also made for denominating vessel related charges in rupee once again in view of stronger rupee, robust economy and sustained economic growth of the country. In view of this, TAMP may kindly reconsider its view on denominating berth-hire in dollar terms.
(g).	Forward a comprehensive tariff schedule incorporating the upfront tariff cap for the services to be rendered by the operator as well as the conditionalities governing the application of the rates.	Comprehensive tariff schedule incorporating upfront tariff cap for the services to be rendered by the operator as well as conditionality governing the application of rates is enclosed.

7. A joint hearing in this case was held on 14 July 2008 at the MOPT premises. The MOPT made a powerpoint presentation of its proposal. At the joint hearing, MOPT and the concerned users / potential bidders made their submission.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal to fix an upfront tariff cap for Coal berth terminal at the Mormugao Port Trust is based on the guidelines issued by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in February 2008.

Most of the users have appreciated the initiative taken by the port in setting up a new Coal terminal in view of limitation placed by the existing coal handling berths in terms of inadequate draft, berth length, staking area, etc.

- (ii). The MOPT has in general complied with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008 issued by this Authority. Some of the deviations made by the MOPT with reference to the norms prescribed for assessment of yard capacity and the methodology prescribed for computation of berth hire are discussed in the subsequent paragraphs.

(iii). Optimal Quay Capacity:

- (a). For the computation of optimal quay capacity, the ratio of Cape size vessels, Panamax vessels and Handi max vessels is presumed to be at 10%, 80% and 10% respectively by the MOPT based on the existing pattern of shipping fleet and enquiries made from the trade.

M/s. International Maritime and Allied Services Private Limited has pointed out that the estimation of 10% of cape size vessels is optimistic due to constraints of size of the berth, limitation of draft and on account of the adjacent chemical berth requiring 50 mtrs. gap to be maintained while berthing coal vessel at the proposed berth.

The MOPT has confirmed that a cape size vessel of length upto 270 mtrs. can be safely berthed at the proposed coal terminal of 300 meters berth. As regards the draft, the port has a proposal for capital dredging to deepen the channel beyond 14.5 mtrs. The port has also clarified that it proposes to shift the oil operations to Berth No.11 which will address the point made about the adjacent chemical berth.

With rapid expansion of power plants in the country, the port feels justified to assume that over the next 10 years fully laden cape size vessels will be bringing coal to India and they will discharge at multiple ports depending upon the location of power generation plants.

Based on the justification furnished by the MOPT and also recognising that the tariff now fixed will be applicable for a time frame of 30 years of operation of the private terminal, it does not appear to be unreasonable to accept the assumption of the port about the share of cape size vessels calling at the coal terminal.

- (b). The unloading rate of cargo for each of the categories of vessels are computed as per the norms prescribed in the guidelines. The optimal quay capacity of the Coal terminal assessed by the MOPT is at 8.81 million tonnes per annum.

- (c). As regards the submissions made by the port about its proposal to deepen the channel beyond 14.5 meters to accommodate fully loaded cape size vessels at the proposed coal terminal, it may be relevant to note that the upfront tariff set will not undergo any change throughout the concession period except to the

extent of annual escalation prescribed under upfront tariff scheme. If the landlord port undertakes any investment at a later stage which may benefit the Concessionaire, it may be necessary for the port to make adequate provision in the bid document for enhanced compensation it may like to claim from the concessionaire.

(iv). Optimal Yard Capacity:

(a). Stacking capacity:

As per norms given in the guidelines for upfront tariff setting, stacking factor is 3 tonnes per square meter of area. This factor has been considered by the MOPT at 4.5 tonnes in the computation of optimal yard capacity.

The detailed analysis presented by the port and the position obtained by it from the working private terminal South West Port Limited (SWPL) point to a stacking factor of 5 tonnes per square metre of area. However, the port has assumed this factor at 4.5 tonnes for calculation of optimal yard capacity.

Mormugao Port Users Association has pointed out that since coke has a lower density, larger area would be required in comparison to the area required for stacking coal. Hence stacking of the 4.5 tonnes of coal per square meter assumed by the MOPT based on the position obtained from the SWPL needs to be re-examined.

In this context it may be relevant to mention here that the theoretical calculation furnished by the port clearly shows a stacking factor of 5 tonnes per square metre is feasible. This is also the position reported for the private terminal operator SWPL operating in the same port.

The Paradip Port Trust (PPT) in its proposal for upfront tariff setting for a coal terminal has considered 4.7 tonnes of coal can be stacked per square meter of area which has been accepted by this Authority while fixing the upfront tariff of that port.

Based on the MOPT's own calculation and also taking into consideration the stacking capacity assumed by another port for a coal terminal, it may not be unreasonable to adopt the stacking capacity for coal terminal at the MOPT at 4.7 tonnes per square metre per annum.

(b). Plot turn over norm:

The guidelines stipulate plot turnover norm for a coal stack yard at 12 times in a year. The MOPT has submitted that the SWPL with its mechanised wagon loading system has achieved turnover of 25.6 and 26.3 during the years 2006-07 and 2007-08. Considering various factors relevant to its terminal, it has assumed plot turn over ratio of 17 for assessment of the optimal yard capacity

M/s. International Maritime and Allied Services Private Limited and few other users / bidders have raised objection to this deviation made by the MOPT. They are of the view that the performance level of SWPL may not be possible at the proposed coal terminal on the grounds that the terminal is for multi-user with both road as well as rail movement of cargo whereas the infrastructure for evacuation of cargo by both rail as well as road is not sufficiently developed.

The MOPT has clarified that investment has been made for construction of flyover and four lane road for quick evacuation of movement of cargo by road. The port has also ascertained from the railways that the upgradation of rail infrastructure in that section is in process.

In fact, in case of the coal terminal proposed to be developed at the Paradip Port, the upfront tariff has been fixed by this Authority recently reckoning the plot turnover ratio at 30 times in a year as proposed by the port. Even the existing major coal handling terminal operator i.e. SWPL has achieved the plot turnover ratio in the range of 25.6 to 26.3 as reported by the MOPT in the last two years i.e. 2006-07 and 2007-08. It has to be recognised that the upfront

tariff now fixed would be applicable for time frame of thirty years and the technological development likely to take place in future is expected to improve the evacuation facilities.

It has to be recognised that if the turnover ratio and cargo stacking factor are considered strictly as per the norms, the yard capacity would be 1.76 million tonnes per annum. This would lead to a serious mismatch between the quay and yard capacities. Since the lower yard capacity arises due to physical constraints at the port, it is necessary to utilise the available resources effectively to increase the capacity.

Taking these factors into consideration, the plot turnover ratio achieved by the SWPL in the last two years is moderated by around 20% and adopted for the proposed coal terminal. Accordingly, the plot turnover ratio is considered at 20 for computing the optimal yard capacity of the coal terminal. Incidentally even one of the bidders M/s. Maytas Infra Assets Limited has suggested to reckon the plot turnover of 20.

- (c). Based on the modification suggested in the plot turnover and the stacking capacity the optimal yard capacity of the coal terminal works out to 4.61 million tonnes per annum as against 3.75 million tonnes per annum computed by the MOPT.
- (d). As per the guidelines, optimal capacity of the coal terminal is considered at 4.61 million tonnes per annum being the lower of the optimal quay and yard capacities.

(iv) Capital Cost:

- (a). The total capital cost of the coal terminal is estimated at Rs.252.44 crores of which Rs.35.63 crores is estimated for construction of berth of the size 300 meters length and 21 meters width and cost of dredging alongside the berth. The balance Rs.216.81 crores estimated by the MOPT pertains to other civil works, equipment cost, etc., for coal handling facility. The MOPT has submitted that the new terminal will be located near the channel and therefore little dredging would be required.
- (b). With reference to the capital cost of conveyor galleries and transfer tower, the MOPT has proposed to split the cost into two categories viz. equipment cost and civil cost. The civil cost is taken at 10% of the capital cost. It has, however, requested to consider the entire cost under equipment cost on the grounds that Companies Act also treats it under Plant and Machinery for the purpose of depreciation. The guidelines for upfront tariff setting specifically segregate the capital cost under this item under two heads. That being so, the request made by the port to deviate from the guidelines and categorise the capital cost under one head is not accepted.
- (c). The MOPT has clarified that there was some typographical error in its earlier proposal and that the number of cranes are 2 and number of pay loaders are 4 in line with the norms prescribed in the guidelines. This does not, however, have any impact on the equipment cost. The modified position indicated by the MOPT is considered in the analysis.
- (d). Some of the users/ bidders have raised objection on the capital cost estimated by the MOPT stating it to be underestimated. In this regard, the MOPT has confirmed that the estimates of capital cost are based on prevailing market rates and most of the estimates of equipment are based either upon budgetary quotations or quotations recently received by the port. The civil cost estimations are based upon the latest construction rates incurred by the port.
- (e). The return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost. This works out to Rs.570 lakhs for berth hire service and Rs.3489 lakhs for cargo handling services.

(vi). Operating Cost:

- (a). The unit cost of power is considered at Rs.4.50 per unit by the MOPT. The consumption of power is considered at 1.4 unit per tonne as per the guidelines. The estimation of power cost is updated with reference to the modified terminal capacity.
- (b). The estimation of repairs and maintenance cost at 1% on the civil assets and 7% on the mechanical and electrical equipment, estimation of insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses estimated at 5% of the gross value of fixed assets are found to be as per the norms prescribed in the guidelines.
- (c). The MOPT has stated that the depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment as per the rates prescribed in the Companies Act for the relevant group of assets.
- (d). Lease rentals is estimated for 1,00,000 sq. mtrs. of area to be leased @ 31.60 per sq. mtr. per month. The MOPT has confirmed that the estimation of this cost is based on the rate prescribed in its Scale of Rates of the port and applying the annual escalation factor of 2% as per the land policy guidelines of the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways to arrive at the prevailing rate.
- (e). Strictly adhering to the guidelines, the operating cost for berth hire service is estimated at 1% of the berth cost by the MOPT i.e. Rs.36 lakhs.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire for the coal and iron ore terminals at Paradip Port Trust, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% and depreciation @ 3.34% of the capital cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. In this context, it is noteworthy that clause 3.8. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

(vii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the MOPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as Annex-I.

- (a). As per the statement, the total revenue requirement from cargo handling service works out to Rs. 8528 lakhs which is an aggregate of 16% Return on a capital cost of Rs. 21681 lakhs and modified operating cost of Rs. 5059 lakhs.
- (b). The guidelines require 98% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge and 1% each towards storage charge and miscellaneous charge.

The MOPT has proposed a single uniform composite handling rate. It has not proposed any tariff for miscellaneous service on the grounds that the miscellaneous services cannot listed upfront and has submitted that for any activity beyond cargo handling services, the operator must be allowed to charge separately after taking necessary approval from competent authority.

As regards demurrage charge also, the port is under the impression that the operator can propose tariff for this service later.

In this context, it has to be recognised that the upfront rate fixed is the cap to meet the estimated revenue requirement. The guidelines do not provide for any alteration of the revenue requirement during the period of the concession and

consequently, the upfront tariff cannot be fixed under the proposed changes except to the extent of actual collection as prescribed in the guidelines. The MOPT has stated that the upfront tariff is to be fixed upon the basis of the revenue requirement. The MOPT has stated that the upfront tariff is to be fixed upon the basis of the revenue requirement.

(6). Recognizing the difficulty expressed by the MOPT in identifying the miscellaneous services, the guidelines have provided for a composite handling charge. This composite handling charge would cover all the services which may be provided by the operator. On this basis, the revenue requirement form handling charge works out to Rs. 8443 lakhs. Accordingly, a composite handling rate is arrived at Rs. 163.00 per tonne.

The composite handling rate would cover all the services from cargo unloading from ship, storage up to the prescribed free period, loading into wagon or truck, including services related to all handling of cargo on the wharf, dust suppression system, and all other miscellaneous services provided by the operator.

(7). The point made by the MOPT that the revenue requirement is not covered by the guidelines is not correct. As already mentioned earlier, the guidelines stipulate that the revenue requirement is to be met from storage charges after allowing the 15 days free period for coal terminal.

As per the guidelines, 1% of the revenue requirement (i.e. Rs. 85 lakhs) is considered for covering the storage charges. Since the plot turnover is modified from the prescribed norm of 12 to 20 for increasing the optimal yard capacity, the number of free days is reduced from 15 days as against 25 days stipulated in the guidelines.

Considering the revenue earning days available after allowing 15 days free period, the storage charges is prescribed as Rs. 14 per tonne per day or part thereof for the first five days beyond the free period i.e. from 16th day to 20th days, Rs. 24 per tonne or part thereof for the next five days (21st day to 25th day) and Rs. 45 per tonne or part thereof for the period thereafter (26th day onwards). The 1% of the revenue requirement can be met from the tariff structure prescribed.

Similar tariff structure is allowed while setting up front berth of a coal terminal at the berth port.

(8). As regards the berthing charges, the revenue requirement, subject to the above modification is Rs. 781 lakhs (i.e. Rs. 876 lakhs less 95% return on a capital cost of Rs. 3469 lakhs and operating cost of Rs. 191 lakhs) as against revenue requirement of Rs. 808 lakhs estimated by the MOPT.

The MOPT has stated that the berth hire calculated as per the guidelines would lead to a substantially lower rate. The methodology followed by the MOPT for arriving at the berth hire is found to be logical and accepted. In fact, the upfront berth hire of the coal and iron terminal in the Paradip Port has been fixed adopting the methodology followed by the MOPT.

Subject to modification in revenue requirement estimated by us at Rs. 7.61 crores and modification in the optimal terminal capacity, the predetermined berth hire based on the approach followed by the MOPT works out to Rs. 0.49 per DWT per hour. The detailed computation of berth hire of coal terminal is furnished in the Annex-I attached.

(vii). The MOPT has requested that berth hire charge for foreign-going vessels be prescribed in Indian Rupee to avoid foreign exchange risk.

Normally vessel related charges for foreign-going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the rupee rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This approach is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. Firstly,

applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct. Secondly, the foreign exchange variation over the next 30 year cannot be predicted. In case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. Therefore, the upfront berth hire charge is denominated in Rupee term only. The rate for foreign going vessel will be Re. 0.49 per GRT per hour or part thereof at coal berth.

- (ix). The upfront tariff schedule proposed by the MOPT does not specify concessional berth hire applicable for coastal vessel and concession in the handling charge for coastal movement of cargo for ship to shore transfer, transfer from / to quay, to / from yard including wharfage.

The port has clarified that concessional tariff for coastal vessels / coastal cargo will be charged as per the guidelines issued by the Ministry and hence no specific provision is required to be made in the upfront tariff schedule.

It is relevant to mention that clause 2.6. of the guidelines for upfront tariff setting stipulate compliance of the policy directions issued by the Central Government from time to time.

Though it is understood that there may not be any coastal vessel unloading coal at Mormugao Port and thus prescribing concessional rate to coastal vessel/ cargo may not have any impact on the revenue realization, the concessional rate for coastal category is prescribed to comply with the Government guidelines in case of any such eventuality.

Concessional berth hire for coastal vessels is prescribed at 60% of the rate prescribed for foreign-going vessel. Concession in the composite handling rate is prescribed for coastal movement of coal other than thermal coal at 60% of the rate prescribed for normal cargo.

- (x). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, per day are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of other major ports/ private terminals.
- (xi). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, berth hire shall stop 4 hours after the vessel signaling readiness to sail, penal berth hire for a false signal, free days to exclude Customs holidays and terminal's non-operating days, free days to commence after actual discharge of cargo from vessel, storage charge not to accrue for the period when the operator is not in a position to deliver / ship import / export cargo, etc. are included in the upfront tariff schedule.
- (xii). Recognising that conditionalities fixed now would applicable for a time frame of 30 years, it may suffice to state that the penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by the operator, will be levied 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India as against specific penal interest rate of 13% proposed by the port.
- (xiii). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the provisions of the revised tariff guidelines have been either been deleted or modified.

10.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

10.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

10.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

10.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

10.5. The actual performance of the private operators will be managed by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Mormugao Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Mormugao Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

10.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Mormugao Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

11. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for the coal terminal at Mormugao Port Trust attached as

BRAJESH DUTTA, Chairman

[ADN/184/13/2008-Edy.]

ANNEX - I

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR COAL TERMINAL AT MORMUGAO PORT

Sr. No.	Particulars	As proposed by MOPT	As considered by TAMP
I	Optimal capacity		
(i)	Optimal Quay Capacity		
(a)	Ratio of Vessel Size to be handled	% of vessels	
	Number of Capesize vessels (S1)	10%	10%
	Number of Panamax vessels (S2)	80%	80%
	Number of Handy size/ max vessels (S3)	10%	10%
(b)	Ship day Output (in tonnes per day)		
	- Capesize vessels (P1)	50000	50000
	- Panamax vessels (P2)	35000	35000
	- Handy size/ max vessels (P3)	15000	15000
(c)	Quay Capacity = $0.7 \times ((S1 \times P1) + (S2 \times P2) + (S3 \times P3)) \times 365$	8614780	8614780
	Quay Capacity in million tonnes	8.61	8.61
(ii)	Optimal Yard Capacity		
	Area allotted by the Port (in square metres) (A)	100000	100000
	Area available for stacking (%) (U)	70%	70%
	Stacking Quantity per square metre (tons) (Q)	4.50	4.70
	Annual Turnover Ratio of the plot (T)	17	20
	Yard Capacity (in tonnes) = $0.7 \times A \times U \times Q \times T$	3748500	4606000
	Yard Capacity (in million tonnes)	3.75	4.61
(iii)	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in Million tonnes).	3.75	4.61
II	Capital Cost		
(i)	Cargo Handling Activity	Rs. in lakhs	Rs. in lakhs
	(a). Civil Cost	3780	3780
	(b). Equipment Cost	16669	16669
	Subtotal	20449	20449
	(c). Miscellaneous (5% on (a) and (b))	1032	1032
	(iv). Total Capital Cost for Handling Activity (a + b + c)	21681	21681
(ii)	Capital Cost For Berthing Services		
	(a). Cost of construction of Berth (300 mtrs * 21 mtrs width)	3563	3563
	(b). Cost of dredging alongside berth	0	0
	Total Capital cost for berthing services	3563	3563
(iii)	Total Capital Cost of the Project (A+B)	25244	25244
III	Operating Cost		
(i)	Cargo Handling Activity	Estimates (Rs. in lakhs)	Rs. in lakhs
	(a). Power and Fuel Cost (1.4 units per tonne @ Rs. 4.50 per unit)	236	290
	(b). Repair & Maintenance		
	- Civil Assets	38	38
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares	1181	1181
	(c). Insurance	217	217
	(d). Depreciation	1870	1870
	(e). Lease Rentals	379	379
	(f). Other Expenses towards salaries and overheads (5% of Rs. 21681 lakhs)	1084	1084
	Total Operating Cost	6005	5959

Sr. No.	Particulars	As proposed by MOPT	As considered by TAMP
IV	Revenue Requirement		
(B)	Cargo handling charges		
	Revenue Requirement		
	(a) Total Operating Cost	5005	28000050
	(b) Return on capital Employed @ 10%	3469	3469
	(c) Total Revenue requirement for cargo handling activity	8474	8474
	Revenue Requirement		
	(a) Coal Handling Charges	8474	8443
	(b) Storage Charges	0	85
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	8474	8528
	Proposed tariff per tonne rate		
	(a) Coal Handling Charge (Composite)	228.06	183
	(b) Storage Charge		
	(i) Free period	30 days	15 days
	(ii) Storage Charge (beyond the free period)	Not proposed	First five days - Rs. 12 Sixth day to 10th day - Rs. 24 11th day onwards - Rs. 48 (Rs. in Lakhs)
(C)	BERTH HIRE CHARGES		
	Revenue Requirement		
	(a) Total Operating Cost	570	570
	(b) Return on capital Employed @ 10%	0	119
	(c) Depreciation (3.34% on capital cost)	0	36
	(d) Insurance (1% on capital cost)	0	0
	Total Revenue requirement from Berthing services	570	761
	Berth hire Charge per GRT per hour in Rs.	0.48	0.48

BERTH HIRE COMPUTATION

A As furnished by the MOPT

Sr. No	Particulars	Unit	Cape size	Panamax	Handi max	Total
i	Rate		10%	80%	10%	100%
ii	Ship day output	Tonnes per day	80000	35000	15000	100000
iii	Average GRT	tonnes	75000	45000	27000	
iv	Average GRT	tonnes	75000	60000	40000	
v	Average parcel size	tonnes	375000	300000	400000	3775000
vi	Tonnage expected to be handled	Tonnes	36	41	64	
vii	Average hours at berth (24 x (v)/(vi))	hours	3750000	1851429	1728000	
viii	Average GRT hours per vessel	Tonnes hours	5	60	10	65
ix	Expected number of vessels	No. of vessels	5	60	10	65
x	Total GRT hours	Tonnes hours	1851429	1728000	128751429	
xi	Revenue Requirement	Rs. in Lakhs	2800000			606
xii	Berth hire proposed by the MOPT (xi/x)	per GRT per hour or per vessel				0.48

B As considered by TAMP

Sr. No	Particulars	Unit	Cape size	Panamax	Handi max	Total
i	Rate		10%	80%	10%	100%
ii	Ship day output	Tonnes per day	50000	35000	15000	100000
iii	Average GRT	tonnes	475000	75000	45000	
iv	Average GRT	tonnes	105000	45000	27000	
v	Average parcel size	tonnes	75000	60000	40000	
vi	Average hours at berth (24 x (v)/(vi))	hours	36	41	64	
vii	Tonnage expected to be handled	Tonnes	3688000	481000	481000	4810000
viii	Average GRT hours per vessel	Tonnes hours	3750000	1851429	1728000	
ix	Expected number of vessels	No. of vessels	6	81	12	79
x	Total GRT hours (viii x ix)	Tonnes hours	22800000	112937199	20736000	156353169
xi	Revenue Requirement	Rs. in Lakhs				761
xii	Modified Berth hire (xi/x)	per GRT per hour or per vessel				0.48

ANNEX-II

MORMUGAO PORT TRUST
UPFRONT TARIFF SCHEDULE OF COAL TERMINAL

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal Vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign Vessel" means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). "Per day" means per calendar day unless other wise stated.

1.2 GENERAL TERMS AND CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
 - (d). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iii). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.

- (v) (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operators may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The terminal operator may also, if they so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vi). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES:

The berth hire charge payable by masters / owners / agents of the vessel and other floating craft approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in Rs.)	Coastal Vessel (in Rs.)
1.	All vessels	0.49	0.29

Notes:

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.
- (iv) (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
- (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
- (c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (v). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

3. CARGO HANDLING CHARGES:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
1.	Coal handling charge			
(a).	Thermal coal	Per Metric Tonne	183.00	183.00
(b).	Other than Thermal coal	Per Metric Tonne	183.00	110.00

Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 15 days reclaiming from stackyard and loading onto trucks / railway wagon, sweeping of cargo on the wharf, dust suppression services and all other miscellaneous services provided.

4. STORAGE CHARGES:

The storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period shall be as below:

(Rate in Rs. per tonne per day or part thereof)

Sl. No.	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo
1.	Coal (all types)	12	24	48

Notes:

- (i). Fifteen free Days shall be allowed, after complete discharge of vessel's cargo. For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non- working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (4) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
